Das
Transport-Unwesen
auf den
Eisenbahnen in Deutschland.

Dessen Erscheinung, Wirkung und Beseitigung.

Von

Emil Richter.

Frankfurt a. M.
J. D. Sauerländer's Verlag.
1872.

Vorwort.

Es würde zu einem Versuch führen, der nicht anders als kläglich ausfallen könnte, setzte man sich vor, alles Das zusammenzufassen, was auf dem Gebiete des Transportwesens in Deutschland den einschlagenden Interessen zuwider läuft, verwerflich und verderblich ist. Ebenso unmöglich würde es sein, den Beschwerden und Klagen zu folgen, die unablässig hervorgerufen werden durch die aufs härteste wirkende Verletzung der empfindlichsten Punkte des allgemeinen und privaten Interesses. Und auch wenn wir uns der Besserung zuwenden, wenn wir ins Auge fassen wollen, welcher Weg aus dem herrschenden Unbehagen herausführen könnte, so werden wir kaum etwas Anderes vermögen, als Eulen nach Athen tragen.

Wie wäre es auch möglich Anderes zu leisten, auf einem Gebiete, dessen ganze Erscheinung zur Calamität geworden ist? Wie wäre es möglich Klagen und Beschwerden zu erschöpfen, wo Keiner ist, der nicht solche auszusprechen hätte? Und wie wäre es möglich Neues zu ersinnen, was der Verbesserung dienen möchte, wo bereits Jeder sann und sich anstrengte, einen Abfluß zu finden für Alles oder Einiges von dem, was ein Gebiet verunzierte, dessen besondere Pflege als eine der höchsten Aufgaben der Nation erscheint?

Dennoch aber darf nicht nachgelassen werden im Streit gegen Zustände, die längst unhaltbar wurden.

Auch diese Schrift soll in ihn eintreten. Sie ist darauf gerichtet, eine Reform im Großen auf dem Gebiet des Verkehrs anzustreben. Sie will nicht bei Halbem stehen bleiben, da das Halbe, wie man weiß, niemals eine Wirkung hervorbringt, welche geeignet ist zu befriedigen;

es ändert kaum den directen Gegenstand der Klage. Wir dürfen sagen, daß von uns völlig exact der Weg angedeutet wird, der aus dem gegenwärtigen Dilemma führen muß: wir fordern Concurrenz, aber wahre Concurrenz.

Unsere Schrift erörtert die Erscheinung der von Jedermann anerkannten Calamität auf dem Verkehrsgebiete, indem sie hervorhebt, wie durch einseitige Begünstigung des einen Verkehrsmittels, oder vielmehr Zurücksetzung der anderen gegen dies eine, sowie Verschärfung dieses Umstandes durch eine Organisation des Verkehrsbetriebes, welche die verschiedensten Funktionen vermischt, dem Princip der Arbeitstheilung entgegengetreten ward. Wir heben ferner hervor, wie als Wirkung davon Schritt für Schritt eine Verwirrung der Verkehrsangelegenheiten herbeigeführt ward, welche die ökonomische Entwicklung im Ganzen und Einzelnen aufs Tiefste gefährden mußte. Darauf hin wird nun — gestützt auf principielle Erwägungen, eingehende Studien der thatsächlichen Verhältnisse und die Anschauung und den Beifall bewährter Männer des Handels und der Industrie — versucht, einen Weg zur Beseitigung der unerfreulichen Erscheinungen auf dem so wichtigen Gebiete aufzufinden. Die Entwicklung wendet sich zunächst an die Staatsregierungen, den Handel und die Industrie als die vorzugsweise Betheiligten, aber sie berührt schließlich das Interesse Aller insofern, als, wie wir bereits aussprachen, Keiner ist, auf den nicht die Verhältnisse des Verkehrs zurückwirken.

Es wird nun an den Interessenten, vorzugsweise den Männern des Handels und der Industrie sein, das in der Schrift Dargebotene zu prüfen; zu untersuchen, ob das Dargestellte wahr, ob das Vorgeschlagene gut ist. Sie werden sich zu fragen haben, ob die vorliegenden Entwickelungen eine Grundlage zu bieten vermögen, auf der eine Reform des Transportwesens erstrebt und erreicht werden kann und ob sie geeignet sind, den Vorwurf zu entkräften, daß Positives zur Beseitigung der beklagten Mängel nicht geboten werden könne.

Würde nun — wie wir hoffen — erkannt, daß von uns in der That Gesichtspunkte aufgestellt worden wären, welche nach allen Seiten hin Erfreuendes erwarten ließen, so würde auch nicht die Thatkraft ausbleiben dürfen, das erkannte Gute in das Leben zu rufen. Es würde

harter Widerstand zu überwinden sein; jedoch er würde nichts bedeuten gegenüber einer Coalition, die sich bilden und je mächtiger werden müßte, je mehr Ausbreitung die Erkenntniß gewänne, daß die erstrebte Reform keine tieferen Interessen beeinträchtige, keinen Besitz angreife. Sie will nur das für die Gesammtheit zurückgewinnen, was dieser gebührt, dem Einzelnen zurückgeben, was diesem ohne Noth entrissen ward. Dies muß nach allen Seiten hin segensreich sein. Die Interessen, die hierbei wirklich Gefahr laufen, sind solche, die wir gar nicht kennen sollten, solche, die Parasiten gleich ohne Verdienst leben.

Ohne Zweifel wäre es in mächtiger Weise genugthuend für uns, wenn eine spätere Zeit, der es vergönnt sein möge, neuer und guter Verhältnisse sich zu erfreuen, das Eintreten dieser Verhältnisse zum Theil auf unsere Arbeit zurückführen würde.

Selbst aber wenn uns dies bestritten werden sollte — das Verdienst wird uns nicht geraubt werden können, welches allen Denen gewiß ist, die eintreten in den Kampf gegen Institutionen, welche zwar als Emblem das geflügelte Rad führen, in Wahrheit jedoch mehr als irgend eine andere Einrichtung unserer Zeit mit dem Krebs wetteifern.

Es ist eine ebenso schroff hervortretende als in ihrer Erscheinung zurückstoßende Thatsache, daß Elemente, geschaffen und bestimmt dem Leben der Menschheit zu dienen, vielmehr sich aufschwingen zur Herrschaft über dieselbe und eine Tyrannei zum Ausdruck bringen, die um so höher sich steigert, je weiter das ursprünglich vorgesteckte Ziel damit verfehlt wird. Der oft genug laut werdende Ruf nach dem Alten, Vergangenen — an sich nur selten gerechtfertigt — empfängt hierdurch ein Relief, welches noch deshalb besondere Bedeutung gewinnt, weil es in seiner Rückwirkung aufs höchste lähmend in die allgemeine Entwicklung eingreift; denn es schreckt weite Kreise ab vom frischen und fröhlichen Vorwärtsgehen, zu welchem sie sich gleichwohl gedrängt fühlen durch den immer mehr sich erweiternden Blick und durch die Nothwendigkeit mit den steigenden Ansprüchen zu rechnen.

Wenn wir aber die Elemente betrachten, die dem Dienste der Menschheit, insbesondere wo sie als festgegliederte Gesellschaft auftritt, zu dienen haben, so erscheinen uns keine wichtiger als die, welche dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind. Denn der Verkehr ist die Grundlage des gesellschaftlichen Lebens überhaupt; seine Ausdehnung und Beschränkung, seine Erleichterung und Erschwerung bilden Einflüsse, die vielleicht nur bei sehr vorgeschrittener allgemeiner Entwicklung sofort und scharf empfunden werden, die aber sich in ihrer Folgerung und Steigerung auch in minder vorgeschrittenen Verhältnissen wohl erkennen lassen.

Indessen sind die Verhältnisse in Deutschland in der That bereits weit vorgeschrittene; die Gesellschaft ist eminent entwickelt, die Ansprüche an das Leben nicht minder gesteigert und Krisen äußern ihre Wirkung auch auf die engsten Beziehungen. Gleichwohl finden wir gerade hier den Bedingungen des Verkehrs nur in höchst unvollkommener Weise entsprochen und das große Gebiet, welches die deutsche Nation beherrscht oder beherrschen sollte, kann sich in den Mitteln, die sie ihrem Verkehr schuf, und deren Organisation mit anderen Nationen durchaus nicht messen. Wo diese bereits gestalteten, erwog man bei uns noch lange, und wo diese zu klaren Principien gelangt waren, hatte man bei uns noch Verwirrung.

Vieles Unerfreuliche, was wir erblicken, entsprang freilich unserer historischen Entwicklung. Ein Land, das fast ein halbes Jahrtausend der kriegerische Tummelplatz aller europäischen Völker war, konnte, aus einem Kriege in den andern geworfen, nicht dazu gelangen, Großes und Weitschichtiges zu schaffen; man hatte genug zu thun um die Verwüstungen, die fast jedes Jahrzehnt selbst am Begrenzten anrichtete, nach Thunlichkeit zu beseitigen. Ebensowenig konnte die Zerrissenheit Deutschlands, welche ein politischer Glaubensartikel geworden, für den Europa jederzeit das Schwert zu ziehen bereit war, Bestrebungen günstig sein, die eine große Basis voraussetzten. Auch eine Summe natürlicher und schwer zu beseitigender Hindernisse verkennen wir nicht.

Aber gegenwärtig fehlt es nicht an Mitteln, natürliche Hindernisse zu überwinden, und auch politisch ist nun für weitschichtige Unternehmungen die Basis gewonnen; Jedermann gesteht dies zu — behauptet es sogar. Dennoch aber sehen wir nicht den Weg betreten, der dazu führen möchte, den Bedürfnissen des Verkehrs nach Gebühr gerecht zu werden. Industrie und Handel, ja Jedermann, leidet Gewalt und erhebt deshalb seine Stimme — aber wer mag sie hören? Man streitet über die Grundsätze, von denen man auszugehen habe bei Besserungen — daß letztere selbst dabei sehr übel fahren, das kümmert wenig.

Zweierlei Richtungen sind uns von der Natur dargeboten, nach welchen hin der Verkehr seine Ausbildung erfahren kann, und beide sind in ihrem Wesen so tief unterschieden, daß sie von selbst andeuten, wiefern sie berufen sind mit einander zu concurriren und in ihrer Concurrenz einander zu ergänzen. Während das eine dieser natürlichen Mittel, das Wasser, es gestattet mit geringster Anwendung von Kraft, die es sogar unter Umständen selbst liefert, die größten Lasten zu bewegen, zieht der Landtransport zwar in dieser Beziehung sehr enge Grenzen, übertrifft aber jenen weit hinsichtlich der Schnelligkeit, die bei ihm zu erreichen möglich ist. Diese beiden Momente bezeichnen nun in bestimmtester Art, wie für beide Verkehrsmittel eine größere Ausbildung und Erweiterung zu erstreben ist.

Wenn zugestanden werden muß, daß die Fortschritte, die man im Allgemeinen auf dem Gebiete des Landtransports machte, erst in sehr neuer Zeit eine Basis empfingen, auf der sich Großes entwickeln konnte, und daß selbst auch die bis jetzt geschaffenen Bedingungen in dieser Hinsicht noch sehr mangelhafte sind, so ist dies völlig anders in Hinsicht auf den Wassertransport. Hier stehen seit lange die höchsten Hülfsmittel zu Gebote, die auch bereits so ausgebildet wurden, daß nur noch wenig zu erreichen scheint. Dennoch ist gerade auf diesem Gebiete in Deutschland das Wenigste gethan, trotzdem die Natur colossale Vor-

arbeiten schuf; und das, was geschah, entspricht nicht oder nicht mehr dem was die Zeit fordert.

Wir haben bereits angedeutet, inwiefern die politischen Verhältnisse einer Ausbildung der Grundlagen des Verkehrs entgegen traten; aber selbst da, wo diese Verhältnisse bessere waren, geschah nur wenig. Trotz der eminenten natürlichen Grundlagen, die in den östlichen Provinzen Preußens vorhanden sind und die eine weitere Ausbildung gewissermaßen aufdrängen, ist dort doch verhältnißmäßig überaus wenig auf diesem Gebiete geschehen. Eine Nebeneinanderstellung von Preußen, Frankreich und England zeigt uns dies.

Preußen		
alte Provinzen . .	765 g. M. schiffb. Flüsse,	71 g. M. Canäle.
England		
ohne Schottl. u. Irl. ca.	400 g. M. schiffb. Flüsse,	2600 g. M. Canäle.
Frankreich		
ohne die schiffb. Flüsse	386 g. M. canalisirte Flußstr.	630 g. M. Canäle.

Dieser Ueberblick zeigt, daß verhältnißmäßig Preußen ebensoviele schiffbare Flüsse besitzt als England, dagegen erst den sechsunddreißigsten Theil der Canäle; gegen Frankreich aber steht es neunmal zurück.[1])

Aber auch auf dem Gebiete des Landtransports liegen die Verhältnisse nicht weniger ungünstig. Denn wenn auch Preußen verhältnißmäßig etwas mehr Eisenbahnen besitzt als Frankreich, so wird dies doch weit ausgeglichen durch die vortreffliche systematische Anlage des französischen Netzes — eine Eigenschaft, die wir in Deutschland überhaupt vergeblich suchen. Dieses Verhältniß wird noch verschärft dadurch, daß Frankreich ein nicht minder vortreffliches Landstraßennetz besitzt, welches noch fortwährend erweitert wird, während auch hier Deutschland weit zurücksteht. Es besaßen Kunststraßen

Preußen	1866	geogr. Meilen	3791
Frankreich	1870	„ „	42,400 (326,000 Kilometer).

Hier vermag nun freilich erst ein längerer Zeitraum bessere Erkenntniß und damit ersprießliche Thätigkeit zu bringen. Diese aber wird gewiß Deutschland der gewünschten Höhe zuführen, denn wir vertrauen der Kraft unserer Nation, die nur frei und unbeengt ein Gebiet betreten darf um es zu befruchten.

---

[1]) Auch hinsichtlich der Anwendung neuer Hülfsmittel beim Wassertransport steht Deutschland nicht günstig. Erst sehr neuerdings hat man begonnen an einigen Orten Kettenschifffahrt anzuwenden. Aber z. B. auf dem Main ꝛc. scheint man hieran noch nicht zu denken, trotz der strengsten Gebotenheit von deren Anlage. Für Amerikanische Eisenbahnen ꝛc. interessiren sich die Frankfurter Finanziers weit mehr, als für das ihnen Nächste — wir wissen freilich warum.

Freilich ist man in Deutschland gewöhnt zu behaupten, daß es nicht angemessen sei, den Staat aufzufordern, in das staatswirthschaftliche Gebiet, sei es selbst nur läuternd, einzugreifen. Und die Vertreter dieser Behauptung sind herrschend. „Concurrenz“ ist das seligmachende Wort für sie — ausgenommen wenn es ihre Person, ihre Partei, ihre Richtung betrifft; bei deren Concurrenz nehmen sie sehr gern die Unterstützung des Staats an und fordern dieselbe, denn ohne Zweifel vermag dieser die ausgiebigsten Mittel zu liefern um den Concurrenten „todt“ zu machen, und dies ist ja der Zweck dieser Art von Concurrenz. Ob dabei die Allgemeinheit leidet — das kommt dabei nicht in Betracht, denn — so wird gesagt — der Allgemeinheit dürfen Privatinteressen nicht geopfert werden. Auf diesem Grunde hat sich das Verkehrswesen der Gegenwart entwickelt; das was man fordert, die Concurrenz, ist fast geradezu vernichtet, indem ihr der Boden entzogen ward. Wir fordern, daß ihr dieser Boden zurückgegeben werde; die Entziehung geschahe mit Hülfe des Staats — es ist nicht mehr als gerecht, daß der Staat das Seinige beitrage, das Verlorne wieder zu gewinnen; er allein besitzt hierzu Kraft und Macht.

Der Staat ist aber um so mehr verpflichtet hierzu, als ihm selbst durch den gegenwärtigen Zustand Prärogative entzogen sind, die nur von ihm selbst ausgeübt werden sollen und nur durch seine Organe in angemessener, Allen ersprießlicher Weise ausgeübt zu werden vermögen. Allerdings ist die Aufgabe, die hier gestellt ist, keine leichte und insbesondere keine leicht zu überwindende. Wir kennen sehr wohl die Zähigkeit, mit der sich Mißstände behaupten; aber wo der Einzelne zurückschrecken muß, da prüft der Staat nur seine Kraft. Es kann dabei freilich nicht umgangen werden, daß auch für ihn weitgehende Leistungen sich herausstellen. Näher betrachtet jedoch würde das, was auch unter jetzigen Verhältnissen gefordert wird, nur eine etwas andere Vertheilung finden — und, wie wir glauben, eine gerechtere. Man wird nicht mehr auf Kosten des Einen das Andere vernachlässigen.

Es ist dabei allein nöthig, daß man den Fingerzeigen folgt, welche durch die sich natürlich herausbildenden Verhältnisse gegeben werden. Bei einem leidlich entwickelten Staats- und Gesellschaftswesen sind es überdies fast nur die Bedingungen des Verkehrs, welche einer im Großen angelegten Nachhülfe von Seiten des Staats bedürfen; und hier wird auch sehr leicht erkennbar sein, in welcher Art am besten und leichtesten diese Nachhülfe zu gewähren ist, wie sie am meisten den Verhältnissen entsprechend gewährt werden kann. Sparsamkeit ist dabei immer nöthig. Man darf nichts Theueres herstellen, wo Billiges genügt oder entsprechend

ist. Insbesondere muß auch möglichste Ersparniß an Kraft und möglichste Ausnutzbarkeit gegeben sein. Die Natur und der menschliche Geist haben in dieser Beziehung das Größtmögliche vorgearbeitet, aber die Praxis ist in der Anwendung noch zurückgeblieben. Was wir aber in Deutschland vorzugsweise zu beklagen haben, ist die geringe schon angedeutete Benutzung des Wassers für den Transport.

Ein Blick auf die Karte lehrt uns, wie das deutsche Flußsystem, wenn es auch hauptsächlich nach Norden abströmt, dennoch in der Donau eine Ader besitzt, welche, nach Osten abfließend, unseren natürlichen Verbindungen nach den Ländern am schwarzen Meer, ja nach den Ländern des Orients überhaupt einen Vorzug vor allen Ländern des europäischen Westens gibt. Sollte diese Verkehrsader aber in entsprechender Weise nutzbar gemacht werden, so wären zuvor Verbindungen zu schaffen, die dieser Nutzbarmachung thatsächlich auch zu dienen vermöchten.

Ebenso wissen wir, daß ein großer Theil der deutschen Flüsse bis hoch in die Gebirge, denen sie entspringen, noch eine Wassermenge besitzt, die eine Nutzbarmachung für die Schifffahrt in hohem Grade gestattet. Die meisten der Flüsse im Osten und Norden, welche nicht dem Gebirge entspringen, sondern aus Seen hervorgehen, bilden sogar gewissermaßen natürliche Canäle, die oft nur geringer Nachhülfe bedürfen um die trefflichsten Verkehrsmittel abzugeben. Zwar ist unleugbar bei vielen Flüssen eine Wasserabnahme bemerkbar, die ebensowohl einer umsichgreifenden verderblichen Entwaldung, als dem Einfluß landwirthschaftlicher Meliorationen entspringt; aber es liegt bis zu einem gewissen Grade in der Hand der Staaten, diesen Uebeln entgegenzuwirken, sogar sie aufzuheben und günstigere Verhältnisse herbeizuführen.

Oft ist hervorgehoben worden, in welcher Richtung der Transport zu Wasser gewichtig einzugreifen berufen ist. Steine, Kohlen, Metalle, Erde, Düngemittel, Getreide, überhaupt Alles, was transportirbar ist, insbesondere aber, wie die soeben angeführten, allgemeinem Gebrauch dienende, in großen Massen auftretende und nur geringe Transportkosten erheischende Güter werden den Wasserweg aufsuchen. In der That ist auch das deutsche Flußsystem ein solches, das nach einem wohlbedachten Plan zum Netz verbunden, allen zu machenden Anforderungen wohl zu entsprechen vermag. Eine ungeheure Menge Naturprodukte, die bis heute noch unbenutzt und unbenutzbar todt liegen, würden durch Aufnahme energischer Thätigkeit auf diesem Gebiete zur Nutzbarkeit gebracht und den entferntesten Gegenden zugeführt werden können. Insbesondere würden für die Melioration der östlichen Provinzen Resultate erreicht werden, welche selbst die ausgiebigste Staatsunterstützung an Einzelne nicht entfernt auch nur zur Andeutung zu bringen vermöchte.

Seit einigen Jahren hat sich eine Agitation für den Ausbau eines Canalnetzes erhoben, die höchst anerkennenswerth ist; aber von maßgebender Seite ist man wenig geneigt, den zur Geltung gebrachten Ideen zu folgen und ihnen theilweis zur Realisation zu verhelfen. Wir haben dies tief zu beklagen. Aber da es eine Thatsache ist, die einstweilen eben hingenommen werden muß, wie sie sich darstellt, so kann man nur den Bestrebungen, die für Privatthätigkeit hier thätig sind, sich anschließen und für sie wirken. Es ist nicht zu bezweifeln, daß eine thatsächliche Lehre ihren Eindruck auf den Staat auch hier nicht verfehlen wird.

Indeß ist schon die Richtung, nach welcher hin die allgemeine Anschauung gelenkt wird, von hoher Bedeutung; sie bestimmt doch endlich die Art der in Gang kommenden materiellen Thätigkeit. Daher hat man sich wohl zu hüten in leichtfertiger Weise auf die Allgemeinheit einzuwirken, Vorschläge zu machen, die nicht nach allen Seiten hin erwogen wurden. Gilt es die Ausbildung eines Wasserstraßennetzes, so hat man alle Aufgabe der dahin gerichteten Thätigkeit nur zu suchen in Ergänzung dessen, was die Natur selbst bietet. Zunächst also in bloßer Verbesserung der Bettes der Flüsse und man hat hier so durchgreifend zu verfahren wie nur immer thunlich. Erst da, wo dies Verfahren nicht mehr ausreicht, würde an eine Canalisirung und Anlegung selbständiger Canäle zu gehen sein.

Hierbei würde man in erster Linie das erreichen, was man bei unserem Eisenbahnnetz so schmerzlich vermißt: ein großes, selbst in den Einzelheiten vollendetes System. Aber man würde auch durchaus ökonomisch verfahren, keine Kraft unnütz verbrauchen, keine Mittel besserer Verwendung entziehen. Endlich käme man auch dem letzten großen Zweck alles Verkehrs: Unterstützung der Landesmelioration am nächsten. Ist doch fast nichts wichtiger für dieselbe als das Wasser; und doch muß gesagt werden, daß man thatsächlich erst beginnen soll, Oeconomie in Bezug auf dieses anzuwenden.

Jedoch wie schon ausgesprochen, dies sind Aufgaben langer Sicht; sie setzen selbst die Erledigung anderer voraus, die auch uns in dieser Schrift näher liegen, sie folgen erst diesen, sind eine weitere Consequenz derselben. Nur das Nächstliegende, Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf den bereits für dieselbe nutzbaren Wasserstraßen beschäftigt uns bereits hier. Es ist nöthig, daß dieselben völlig in das System der Verkehrsmittel einbezogen werden, demgemäß Beachtung erfahren. Preußen besitzt nur 71 Meilen Canäle, aber diese sind auch bei Weitem nicht so nutzbar, als sie sein sollten; nirgends noch ist auf denselben eine Kette gelegt. Aber auch sonst läßt die Verwaltung derselben viel zu wünschen übrig. Seit Jahren klagt die Stettiner Kaufmannschaft über die harten Nachtheile,

welche der dortige Holzhandel erleidet durch die Mängel des Bromberger Canals, die bedeutenden Holzmengen oft jahrelang den Uebergang aus der Weichsel in die Oder verwehren. Aehnliches findet statt beim Finow-Canal. Im Frühjahr 1871 dauerte es fast 4 Wochen ehe der Eröffnung der Stettiner Schifffahrt, sowie der auf der Oder überhaupt, die des Finow-Canales folgte und große Mengen Güter harrten so lange vergeblich der Beförderung. Man weiß aber, welchen Nutzen gerade zu dieser Zeit, wo die Güterversendung auf der Eisenbahn gar keinen Verlaß bot, eine baldige Eröffnung der Fluß- und Canalschifffahrt gewährt hätte.

Auf der Elbe ist endlich die Kettenschifffahrt in Gang gekommen, auch auf der Oder wird dieselbe vorbereitet — leider nicht ganz mit der Theilnahme und dem Entgegenkommen des betheiligten Handels — doch werden die günstigen Erfahrungen, welche gewiß sind, einen Impuls geben, der gerade hier nach vielen Richtungen erfreulich wirken könnte. Ein großer Fehler des Deutschen steht freilich fast überall hemmend entgegen: die übermächtige Localeifersucht; in der Blüthe des Nachbarorts erblickt er bereits den Ruin seines eigenen und seinen Vortheil sucht er meist in dem, was er dem Nachbar entreißen kann. Darin liegt auch der Grund, warum bei uns die herrschende Concurrenzdoctrin eine so widerliche Ausbildung erfahren konnte.

Das weitaus höchste Gewicht legt man hinsichtlich der Landtransportmittel in Deutschland jedoch auf die Eisenbahnen, und es soll anerkannt werden, daß im Verhältniß zu anderer fortschrittlicher Thätigkeit in dieser Beziehung wirklich Bedeutendes geleistet worden ist. Aber dennoch hinsichtlich der systematischen Anlage unserer Bahnen stehen wir, wie es auch schon öfter ausgesprochen wurde, weit zurück hinter den benachbarten Ländern. Eine ganze Reihe sich seit Jahren darbietender höchst wichtiger und naturgemäßer Linien ist noch nicht gebaut, ja man denkt oft noch gar nicht daran es zu thun, während man andererseits hie und da zwei Linien neben einander gelegt hat, wo eine völlig genügte, wenn auch das Publicum über die Anlage erfreut sein mußte, da erst dadurch die zuvor allein herrschende Bahnverwaltung doch daran erinnert wurde, daß angemesseneres Verfahren dem Publicum gegenüber wenigstens in Erwägung gezogen werden könnte.

In Folge der hervorgehobenen Bevorzugung des einen und zwar kostspieligsten Mittels des Verkehrs sind der deutschen Nation colossale Opfer gewachsen. Sie hat in höchst umfassender Weise Zinsengarantien an Privatgesellschaften gewährt, die gleichwohl den oft enormen Gewinn allein genossen; sie hat die stärksten Eingriffe in Privatrechte zum Zweck von Expropriationen für Eisenbahnbauten gestattet zu einer Zeit, in der

man allgemein auf das Eigenthum des Einzelnen einen besonderen und principiellen Werth legt; sie hat vielfach durch Verrückung der Verkehrslinien die bedeutendsten Schädigungen der allgemeinen Eigenthumsverhältnisse geschehen lassen; hat dem Eisenbahnbetriebe besondere Vorrechte gewährt und in einem Maße, wie sie zuvor nie einer privaten Institution eingeräumt wurden.

Nun ist das Eisenbahnwesen zu einem Riesen geworden, dem man kaum irgend Etwas noch entgegenstellen kann, denn es wurde ihm alles Widerstrebende geopfert. Die Eisenbahnverwaltungen sind thatsächlich Herrscher der Gesammtheit geworden. Sie nöthigen ihr auf was ihnen gefällt. Ihre Verwaltungen bestimmen einseitig die Bedingungen, unter welchen sie Beförderungen übernehmen, setzen die Tarife fest; aber Niemand vermag einen Grundsatz zu erkennen, nach dem sie ihr Verfahren regeln; ja es ist sogar in ihre Hand gegeben, ob sie überhaupt eine Beförderung ausführen wollen.

Unter diesen Verhältnissen leidet die Gesammtheit aufs Härteste, ihre Klagen werden unabläßig vernommen; aber nirgend zeigt sich ein Bemühen die Zustände einer Besserung zuzuführen. Die Concurrenz (die freilich gar keine ist), von der man an vielen Orten Heil erwartete, erweist sich, wie natürlich, völlig unwirksam und wir sind auf diesem Gebiete nahe dahin gelangt, wo das allgemeine Geschrei nach der Hülfe des Staats sich erheben wird; es ist dies freilich beschämend für den ökonomischen Doctrinarismus, der nicht wenig dazu beigetragen hat uns in die traurige Lage zu bringen, in der wir uns gegenwärtig auf dem Gebiete des Transportwesens befinden. Nur durch den Eingriff der gesammten gesellschaftlichen Gewalt wird hier Besserung zu erreichen sein. Sie wird scharf zu wirken haben und unbeirrt durch das Hervorheben angeblicher Verdienste; aber die Folgen werden segensreich sein und unsere nationalökonomischen Mittel dann der Nation auch thatsächlich zum Vortheil gereichen.

Nicht umsonst konnte der Staat sich selbst so große Opfer auferlegen nicht umsonst durfte er dem Einzelnen so bedeutendes auferlegen wie geschehen; der erreichte Gewinn muß diesem entsprechen.

Es ist unmöglich, zu behaupten, oder diese Behauptung würde nicht stichhaltig sein, daß die Eisenbahnen dem Staate gegenüber in demselben Verhältnisse stünden wie jedes andere Privatunternehmen; schon der ausgesprochene Zweck derselben und die empfangene und ihnen noch täglich gewährte Unterstützung widersprechen derartiger Meinung. Aber selbst wenn dies dennoch der Fall wäre, so ist unleugbar eine Grenze vorhanden, die selbst der Privatmann bei seinen Unternehmungen nicht überschreiten darf, ohne sich dem folgenreichen Widerspruch des Staats ent=

gegenzusetzen. Ebenso kann man nicht sagen, daß die Eisenbahnverwaltungen selbst so weit sie sich auf Besitzungen des Staats beziehen, im exacten Sinne Organe des Staats seien; hierzu sind sie viel zu wenig durchgebildet, sind überhaupt auch gar nicht in den Organismus des Staats eingefügt, wie denn der Staat auch noch viel zu wenig im ökonomischen Sinne entwickelt ist um eine solche Einfügung des gesammten Verkehrsbetriebs schon jetzt zu gestatten. Ueberdies besteht zwischen Staats- und Privatbahnverwaltungen dem Publikum gegenüber gar kein Unterschied. Beide vereinigen in sich die heterogensten Eigenschaften und Befugnisse und beider Verhalten ist sich gleich gegenüber allem, was den Verkehr betrifft.

Beide ziehen daher die gleichen Vorwürfe auf sich und beide bedürfen der gleichen Reform.

I.

Wir werden uns darauf zu beschränken haben, nur das besonders auffallend und einflußreich Auftretende der gegenwärtigen Verkehrseinrichtungen, insofern es den gerechten Ansprüchen des Publicums oder dem gebotenen Zweck überhaupt widerspricht hervorzuheben. Denn wenn es einerseits kaum möglich ist, alle die kleineren ins Einzelne sich verzweigenden Gesichtspunkte zu umfassen, die auf einem auch das kleinste Verhältniß einschließenden Gebiete, wie der Verkehr in der gesellschaftlichen Organisation ist, sich geltend machen, so stehen und fallen andererseits die kleineren, sich weitverzweigenden Wirkungen großer Mißverhältnisse doch fast immer mit der Entwickelung oder Unterdrückung der großen Momente, in denen sich diese Mißverhältnisse zunächst und bedeutend ausdrücken.

Wir haben schon ausgesprochen, daß in erster Linie die Mißstände im Transportwesen durch eine zu weitgehende Bevorzugung der Eisenbahnen entstanden sind. Es ist damit nicht gemeint, daß deren bei uns überhaupt zu viele gebaut wurden; im Gegentheil könnte die Länge derselben verzehnfacht sein und wir würden das absolute Resultat höchst erfreulich finden. Aber die damit Hand in Hand gehende Vernachlässigung der anderen Verkehrsmittel, der Landstraßen und Flüsse ist von übler Wirkung gewesen. Dadurch wurden nicht allein viele Localinteressen, aus deren Zusammenfluß sich doch erst das allgemeine Interesse gestaltet, beeinträchtigt, es wurden auch Mittel beseitigt oder nicht durchgebildet, die unter den Verhältnissen, wie sie sich einmal zu gestalten begannen, mindestens hie und da einen heilsamen Einfluß geübt hätten. Innerhalb richtig gestalteter und geleiteter Verhältnisse sollen und können die stabilen Mittel, des Verkehrs im rechten Sinne genommen, gar nicht Objecte der subjectiven Concurrenz werden, sie sollen nur den neutralen Boden derselben darstellen. Aber man hat sie zu solchen Objecten gemacht. Und indem wir diese Thatsache im Auge haben, müssen wir um so mehr

beklagen, daß das Interesse für die Eisenbahnen alles andere erdrückte und so sonstige Transportmittel tief zurücksetzte oder unterschätzte, ohne deren verhältnißmäßige Bedeutung zuvor eingehender Prüfung zu unterziehen.

Aber auch die Anlage der Eisenbahnen ist mannichfach betheiligt an den erscheinenden Mißständen. Es ist freilich hinsichtlich der Meilenzahl Ansehnliches gethan worden; aber ein systematisches Netz fehlt uns heute noch. Es wird langer Zeit bedürfen, bevor die vorhandenen Lücken ausgefüllt sind und auch in dieser Weise den wahren Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen wird. Bei diesen bedauerlichen Lücken, die das deutsche Eisenbahnnetz überall noch zeigt, ist andererseits an manchen Punkten eine Verschwendung bemerkbar, die nicht gerechtfertigt ist. Man hat Eisenbahnen unmittelbar neben einander gelegt, wo sehr gut eine derselben den Dienst versehen könnte; denn die Leistungsfähigkeit einer Bahn ist immerhin sehr groß, wenn es nur nicht an Mitteln fehlt, dieselbe auszunutzen. Im Sinne der heutigen Concurrenzdoctrin ist diese Erscheinung, aber sie besteht nicht vor der ökonomischen Kritik, die auf zweckmäßige und ausgiebige Benutzung der vorhandenen Kräfte zu dringen hat. Freilich ist man sehr oft zur Anlage von Concurrenzbahnen gezwungen in Folge der fehlerhaften Richtung, welche man den älteren Bahnen gegeben hatte; aber dies ändert an der Bedauerlichkeit des Verhältnisses nichts. Man hat mit oder ohne Noth Capitalkräfte verbraucht, die an sich hier nicht aufgewandt werden durften und anderwärts schmerzlich vermißt werden.[1])

Wir können nicht umhin, auch der Thätigkeit unserer Finanzmänner zu gedenken, welche das Capital — das durch harte Arbeit des deutschen Volks erworbene Capital — statt dasselbe auf Unternehmungen der Heimath hinzulenken, die, insbesondere wenn sie dem Gebiete des Verkehrs angehören und zu dessen Hebung dienen, den Nationalreichthum immer mehr heben müssen, es vielmehr in das Ausland locken, wo ihm freilich glänzende Bedingungen geboten werden, die aber um so seltener Aussicht haben, sich zu verwirklichen; während hierdurch außerdem vor den Augen der Fremden, insbesondere Derer, denen das deutsche Capital geopfert wird, die deutsche Urtheilskraft auf das Tiefste herabgesetzt wird.

Die berührten Momente sind von unzweifelhaftem Gewicht und Einfluß für die Entwickelung unseres Verkehrswesens; auch hinsichtlich ihrer ist eine Reform geboten, haben neue Grundsätze maßgebend zu werden.

---

[1]) So ist auch die Fortführung der Frankfurt-Offenbacher Bahn nach Hanau völlig unökonomisch; freilich ist sie veranlaßt durch die absurde Anlage der Frankfurt-Hanauer Bahn, welche ursprünglich hätte Offenbach berühren müssen. Aber selbst gegenwärtig noch wäre eine Bahn Offenbach-Babenhausen, ergänzt durch eine Linie Hanau-Darmstadt, weit richtiger.

Aber näher als sie liegen und unmittelbar einflußreicher sind die Einwirkungen auf den Verkehr, die aus der Organisation der Eisenbahnverwaltungen hervorgehen. Mit ihnen haben wir uns vorzugsweise zu beschäftigen, denn wie die Verhältnisse gegenwärtig sich darstellen, kann nur ihre durchgreifende Reform den Verkehr von seinen Fesseln befreien.

Verkehrsgestaltung im Allgemeinen.

Gegenüber der Trennung der verschiedenen Funktionen der Verkehrsmittel, wie sie vor Eingang des Eisenbahnwesens herrschte, findet gegenwärtig die vollständigste Centralisirung dieser Functionen statt. Die Eisenbahnverwaltung erscheint als Eigenthümer der Verkehrsstraße, versieht die Polizei auf derselben, ist Frachtführer und Spediteur in einer Person. Wenn selbst unter sehr fortgeschrittenen staatswirthschaftlichen Verhältnissen, unter Verhältnissen, in denen die ökonomische Solidarität eines staatlichen Gemeinwesens weitaus bestimmteren Ausdruck fände, als dies gegenwärtig geschieht, diese Vermischung höchst heterogener Aufgaben überaus bedenklich erscheinen würde, so muß sie heutzutage und gegenüber dem Prinzip der absoluten Concurrenz völlig absurd erscheinen — obwohl sie freilich nichts ist, als eine Consequenz des letzteren Prinzips in seiner gegenwärtig herrschenden Auffassung.

An sich zerstört die Vermischung der verschiedenen Verkehrsfunctionen unter einander die Möglichkeit der sorgfältigen Controle, welcher jede Einrichtung, möge sie dienen wem sie wolle, unterworfen bleiben muß. Aber sie vernichtet auch die Grundlage der Concurrenz. Dadurch, daß der Straßeneigenthümer Frachtführer und Spediteur in einer Person ist, macht er es unmöglich, daß ihm ohne den meist wegen seiner Kostspieligkeit unmöglichen Bau einer neuen Straße in gleicher Richtung concurrirt werden kann; nur ganz besonders begünstigte Verkehrspunkte lassen eine gleichlaufende Verbindung zu und es erfolgt eine derartige doppelte Anlage immer auf Kosten der Wirthschaftlichkeit. Die Eisenbahnen besitzen dadurch thatsächlich — trotz aller Bemühungen es in Abrede zu stellen — ein Monopol, das nur hie und da theilweise durch die noch im Gange befindliche Schifffahrt eine Beschränkung erfährt.

Freilich concurriren die Bahnen untereinander; aber wir werden das Wesen dieser Concurrenz nur zu sehr zu erkennen haben. Was aber hervortritt, ist: daß, da die Eisenbahnverwaltungen so Heterogenes in sich vereinigen, auch ihre Thätigkeit auseinander fährt und nach keiner Seite hin Befriedigendes leistet.

Eisenbahndirectionen.

Wenn wir es versuchen wollen, die Aufgaben einer Eisenbahndirection, d. h. einer solchen, die ihre Kraft auf ihr eigentliches Gebiet, die Verwaltung der Bahn an sich und die Handhabung der Polizei dem Betriebe gegenüber, zu beschränken hätte, uns vorzuführen, so werden wir diese Aufgaben darin sehen, die Bahn in ihrer Anlage immer größerer Vollendung zuzuführen, nicht allein in baulicher Beziehung an sich, sondern auch darin, daß dieselbe eine immer größere Vollendung erführe durch naturgemäße Verbindung mit anderen Linien und Einziehung aller angrenzenden Districte in das unmittelbare Gebiet der Bahn, wozu insbesondere neuere technische Erfindungen treffliche Hülfe darbieten. Hinsichtlich der Betriebspolizei aber würde der Verwaltung und deren Organen die sorgsamste Wachsamkeit obliegen, sei es nun in Beziehung auf die auftretenden Verkehrsmittel selbst, sei es was ihren Verkehr und dessen Regelung anbetrifft. Beide Aufgaben aber sind so wichtige und umfassende, daß sie die strengste und ungetheilteste Aufmerksamkeit erheischen und sofort leiden müssen, wenn versucht wird ihnen noch andere an die Seite zu setzen.

Andererseits sind die Aufgaben des Frachtführers und des Spediteurs nicht minder groß und krafterschöpfend. Beide beanspruchen die sorgsamste und ungetheilteste Pflege, die täglich gesteigert wird durch neue Anforderungen. Es ist die Aufgabe des Frachtführers mit Anwendung aller Hülfsmittel die dargeboten sind, und in steter Verbesserung derselben größtmögliche Leistung mit den verhältnißmäßig geringsten Mitteln zu erreichen. Der Spediteur hingegen hat sich ungetheilt dem Bestreben zu widmen, in bester Weise die sich in seinem Wirkungskreise darbietenden Verkehrsobjecte in den Verkehr zu bringen und Mittel zu finden, das Verkehrsgebiet derselben zu erweitern.

Diese für sich großen und umfassenden Aufgaben sind nun den Eisenbahndirectionen zusammengewürfelt zugewiesen; wir wollen nicht bestreiten, daß sie denselben nachstreben, aber wie ihnen dies leider gelingt, zeigt die Erfahrung.

Anlage und Entwickelung der Bahnen.

Bei der Anlage unserer Bahnen sind ursprünglich nur selten große Gesichtspunkte durchgedrungen, wie z. B. in Frankreich, dessen Netz ein vortrefflich angelegtes ist. Es hat hier die herrschende Concurrenz-Doctrin

in eigenthümlichster Weise gestaltet. Indessen läßt sich viel bessern. Es ist mit Benutzung der vorhandenen Bahnen, deren verschiedene Bestandtheile freilich oft ganz anderen Linien, als dies gegenwärtig der Fall ist, werden dienen müssen, ein naturgemäßes Netz herzustellen.

Aber dieses Ziel liegt noch sehr im Argen. Die verschiedenen Directionen suchten öfter ihr Netz zu erweitern, übersahen aber meist das Nahe über dem Fernen. So z. B. ist eine nähere Bahnverbindung Stettins mit Niederschlesien dringend geboten; zwar ist die Anlage einer Bahn Stettin-Glogau-Breslau im Werke; aber es wird immer noch längere Zeit bis zu deren Verwirklichung verstreichen. Gleichwohl wäre diese Verbindung annähernd leicht zu erreichen und sollte längst erreicht sein, wenn die Berlin-Stettiner Bahn ihre Zweigbahn Neustadt-Wriezen auf Küstrin fortgeführt hätte, umsomehr als dieselbe keineswegs überflüssig wird durch die directe Bahn. Aber auch eine directe Bahn Angermünde-Cottbus müßte von dieser Bahnverwaltung ins Auge gefaßt werden, insbesondere im Hinblick auf das Bahnproject Rumburg-Bautzen-Cottbus; das Gleiche ist der Fall hinsichtlich der Linie Stargard-Schneidemühl. Dahingegen ist die Anlage der Bahn Stargard-Danzig ganz verfehlt. Erst der Ausbau des hinterpommer'schen Eisenbahnnetzes wird dieselbe einigermaßen nutzbar machen und dann wird gleichwohl manche ihrer Strecken völlig überflüssig erscheinen.

Vielfach muß man freilich gerade hier den Staatseinfluß beklagen, wegen der Richtung, in der er sich geltend machte. Die Zinsengarantien waren vielfach das Mittel, das man anwandte; so ist u. A. die ganz verfehlte Anlage der Werrabahn, die zwar an sich sehr segensreich wirkte, aber doch andere Rentabilitätsverhältnisse zeigen würde, wäre ihre Anlage eine zweckmäßigere, entstanden. Wie die Bahn heute besteht, gehört sie in ihren verschiedenen Theilen ganz verschiedenen Linien an. Hier hätte daher eine Direction, welche nur der Bahnentwickelung gelebt hätte, Großes leisten können. Die Direction, welcher sie mitunterstellt war, die Direction der Thüringer Bahn, leistete aber selbst nichts Großes in Entwicklung ihres eigenen Netzes, baut selbst in neuester Zeit noch Sackbahnen, obwohl dieselben ihre Durchgangsrichtung selbst vorschreiben, blieb mit ihrer von Gotha abzweigenden Bahn bei Leinefelde stecken, während dieselbe ganz offenbar auf Herzberg und Kreinsen fortgeführt werden mußte. An eine durch die Verhältnisse gebotene Fortführung ihrer Linie nach Cöln, anderseits nach Dresden hat sie schwerlich je gedacht.

In ganz neuster Zeit ist fast noch Schlimmeres in dem Fusionsproject der hessischen Ludwigs- und Taunusbahn zu Tage getreten. Hier sieht man zunächst eine glänzende Illustration der Doctrin von der Concurrenz der Bahnen. Kaum bestehen zwei absolute Concurrenzbahnen

— übrigens ohne großen Vortheil für das Publicum — einige Jahre, so befinden sie sich bereits in einer Hand.[1]) Aber auch ein Concurrenzproject schlimmster Art entspringt dieser Fusion sofern die Idee, eine Bahn Frankfurt-Mannheim zu bauen, die ganz neben der Main-Neckar-Bahn herläuft, also nach ihrer Anlage die Kosten der Straße von Frankfurt nach Mannheim verdoppelt haben würde, zur Ausführung gelangt, da sie ohne wesentliches ökonomisches Resultat sein würde, denn sie wäre kaum kürzer, als die bestehende Linie. Zwar könnte durch die entstehende Concurrenz für das Publicum ein augenblicklicher Vortheil durch Herabsetzung der Frachten entstehen, aber die absoluten Kosten dieser Verkehrslinie würden sich verdoppeln und dies müßte bei Weiterentwicklung der Verkehrsverhältnisse sehr schwer ins Gewicht fallen. Es würde Sinn haben, wenn die projectirte Bahn über Oppenheim oder Nierstein auf Alzey geführt würde; so wie das Project vorliegt, hat es keinen Sinn.

Solcher Erscheinungen begegnen uns aber Tausende.

Nicht minder wichtig als der Verkehr nach Außen, für den die Principien des Freihandels gefordert werden, ist der Verkehr im Innern; für Letzteren und mit gleicher Wirkung auf den äußeren Verkehr sind Tarife und Reglements, die an Benutzung der Verkehrsmittel geknüpft sind, oder vielmehr die gesammte Entwicklung des Verkehrs beherrschen, die Elemente, welche nach Außen durch die Zolllinien dargestellt werden. Auch hier ist ein Gebiet der Wirksamkeit für die Freihändler, ein Gebiet von fast starreren Zollschranken umgeben, als die sind, welche die Grenzen der Reiche sperren. Auch sie müssen fallen. Daher mögen sich die wahren Freihändler Deutschlands vereinigen, um den „Ring“ zu durchbrechen, dem unsere Verkehrsstraßen verfielen.

Eisenbahnbetrieb.

Zum Betriebe der Bahnen stehen den Directionen colossale Mittel zu Gebote; man kann dies schon beobachten daran, daß tagtäglich große Parks leerer Wagen sich auf den Eisenbahnen bewegen; nicht selten sieht man zwei derartige Züge sich begegnen. Daher kommt denn auch das ungeheuerliche Resultat, daß im Eisenbahnverkehr nicht weniger als 75 Proc. der transportirten Lasten unfruchtbar sind und die Güter, welche im Verkehr sich bewegen, nur 25 Proc. darstellen. Wir sehen hier ein Resultat, zu

[1]) Geschrieben vor dem Vertrag zwischen der Ludwigsbahn und dem Staat, durch welchen die Taunusbahn nun doch an den letzteren übergeht. Immerhin bleibt der Vertrag bemerkenswerth insofern er zeigt, wie die Directionen ihr Verhältniß gegen die Gesammtheit auffassen und was sie dieser zu bieten bereit und fähig sind.

welchem die gegenwärtige Betriebsverwaltung der Eisenbahn gelangt ist. Freilich wird hier eingehalten werden, daß durch die Eigenthumsverhältnisse der Transportmittel deren leere Zurückführung geboten werde. Wir wollen diesen Einwurf nicht dadurch entkräften, daß wir darauf hinweisen, wie unter Umständen doch hierauf nicht Rücksicht genommen wird.[1]) Aber wir wollen betonen, daß dieser Zustand für jeden Unbefangenen als unerträglich erscheinen muß, daß er Abhülfe so gebieterisch fordert, daß sie unter allen Umständen gefunden werden muß. Wäre Concurrenz möglich, so wäre eine solche Erscheinung gar nicht denkbar. Gelänge es dem einen Spediteur oder Frachtführer nicht, seine Wagen geladen zurückzuführen und so die Frachten möglichst niedrig zu stellen, so würde es dem anderen gelingen und die Rückwirkung auf den Ersteren nicht ausbleiben. Den Eisenbahnverwaltungen, wie sie jetzt bestehen, liegen derartige Erwägungen fern; sie haben nicht zu fürchten, daß ein ernstlicher Concurrent ihnen gegenüber trete, sie disponiren gleich unumschränkt über alle Verkehrsmittel, und vermöge ihres Rechts der Tarifirung und Reglementirung ebenso unumschränkt über das im Verkehr erscheinende Publicum und dessen Güter; endlich ist es nicht ihr Eigenthum, mit dem sie manipuliren; mißlingt die Art ihres Gebahrens, so sind es Andere, welche den Verlust zu tragen haben. Eine exacte Staatswirthschaft aber will keine Vergeudung der Kraftelemente, sondern deren sorgsame Verwendung.

Verantwortlichkeit bei der Verwaltung und beim Betriebe.

Eine große Rolle in den Argumenten, mit denen man die oft erstaunliche Vertheilung der aus ökonomischem Betriebe erwachsenden Vortheile begründet, spielt die „Verantwortlichkeit"; wo jeder stichhaltige Grund für eine Erscheinung auf dem Gebiete der Gewinnvertheilung hinwegfällt, so muß sie auftreten. Aber es ist oft schwer, wenn nicht unmöglich, zu erkennen, worin diese Verantwortlichkeit eigentlich besteht. In sehr hervorragendem Maße scheint dies uns bei den Eisenbahndirectionen der Fall zu sein. Was bedeutet deren Verantwortlichkeit, worauf erstreckt sie sich? Sind sie für den Bau und die Eingliederung der betreffenden Bahnen in das allgemeine Bahnnetz verantwortlich? besteht ihre verantwortliche Aufgabe dahin, daß sie darüber zu wachen und dahin zu streben haben, die naturgemäße Weiterführung ihrer Linien zu erreichen und so deren Wichtigkeit für den Weltverkehr zu fördern? Wenn dies ist — wo ist

---

[1]) S. „Sonstige Erscheinungen"; S. 33 ff.

der Eisenbahndirector, der zur Verantwortlichkeit gezogen wurde, weil er diese Aufgabe unbeachtet ließ? Oder, wenn im Betriebe Stockungen eintreten, wenn öfter Anschlüsse verfehlt werden, wenn Güter übermäßig lange zur Ueberführung brauchen — Umstände, die offenbar aus dem allgemeinen Betriebe hervorgehen, inwiefern wird der Director zur Verantwortung gezogen? Endlich wenn Nachlässigkeiten in der Transportmittelverwaltung oder in der Unterhaltung der Bahnen[1]) sich geltend machen, indem große Hemmungen oder gar bedeutende Unglücksfälle eintreten, in welcher Weise werden die Directoren zum Ausgleich derselben herangezogen?

Ohne Zweifel in sehr harter Weise und gewiß im Verhältniß zur Höhe der Gehalte und Tantièmen?

Mindestens muß dies angenommen werden, wenn wir betrachten, wie die Beamten, insofern sie nicht Directoren sind, im allgemeinen an den Bahnen besoldet werden. Es giebt Beamte, die, obwohl von ihrer exacten Arbeit ein bedeutender Theil der Ordnung im Betriebe abhängt, die denselben sogar leicht in die heilloseste Unordnung bringen können, die auch für das kleinste Versehen mit den verhältnißmäßig sehr harten Disciplinarstrafen bedroht sind und über denen fortwährend das Damoklesschwert sofortiger Entlassung hängt, 20 Thaler monatlich empfangen. Und vielleicht noch mehr belastete Schaffner und Bremser, Weichensteller und Locomotivführer, von denen die größte Umsicht, Urtheilsfähigkeit und nie zu erschütternde Geistesgegenwart vorausgesetzt wird, wie besoldet man sie? Man sagt, sie seien auskömmlich besoldet, aber man versucht nicht, dies zu beweisen.

Es kann daher nicht in Verwunderung setzen, daß wir hier oft der größten Corruption begegnen; wie ja auch bereits staunenerregende Beispiele derselben vor die Gerichtshöfe gelangt sind. Ist es doch landläufiges Sprichwort, daß man auf den Bahnen für Geld alles haben könne.

Niemand ist für diesen Zustand verantwortlich, als die Eisenbahnverwaltungen. Denn wenn sie — statt ihre Zeit und Kraft an Tarifmanipulationen zu verschwenden, deren Kosten Publicum und Bahnen gleichmäßig bezahlen müssen, indem ersteres gehemmt, und für letztere der Verkehr nicht in solcher Weise durchgebildet wird, wie dies sein sollte —

[1]) Als im Winter 1870/71 überall große Bahneinschneiungen stattfanden, wobei überdies die größte Kälte herrschte, bethätigte beispielsweise die Direction der Berlin-Stettiner Bahn ihren Eifer, die Bahn wieder frei zu machen, dadurch, daß sie den Arbeitern, die hierzu gesucht wurden, **13** Sgr. in Stettin, **9** Sgr. in Stargard täglich Arbeitslohn bot; dann ist es freilich leicht über Mangel an Arbeitskräften zu klagen, dem in diesem Falle die Militärbehörde abhalf.

in der That das Interesse der Bahnen im Auge hätten, so würde solche Erscheinung ganz unmöglich sein. Wie aber die Lage geworden ist, so ist das Publicum genöthigt, die Eisenbahnverwaltungen als seinen Feind zu betrachten; — an sich steht ja fest, daß ohne Unterstützung des Publicums die hervorgehobene Erscheinung gar nicht denkbar wäre. Aber wo Systemlosigkeit System heißt, wo Unfähigkeit Fähigkeit wird, wo Verwirrung Ordnung ist, wo nur rücksichtslose Verachtung der zu lösenden Aufgaben im Geschäftsgang Ausdruck findet, da ist jedes andere Uebel nothwendige Consequenz.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Man sollte meinen, daß auf einem Gebiete der Thätigkeit dessen Aufgaben so wenig verkennbar sind, wenn dasselbe in Folge der Verhältnisse noch nicht zu einheitlicher Gestaltung gelangen konnte, dennoch eine Einigung leicht erzielt werden könne; umsomehr als zwar das gemeinsame Ziel, Vermittlung und Hebung des Verkehrs', dasselbe, aber doch der Boden der Bewegung in den weitaus meisten Fällen ein anderer ist, daher auch persönlich oder örtlich Abweichendes trotz jener noch seinen Spielraum haben könnte. Die Tendenz nach Einigung, setzen wir voraus, müsse auch unterstützt werden durch das gemeinsame Interesse, das ein so inniger Verkehr, wie er auf diesem Boden unausbleiblich und auch vorhanden ist, hervorrufen muß. Man könnte auch meinen, daß wirklich hier Etwas geschehen sei, wenn man nur von dem bloßen Vorhandensein des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen unterrichtet wäre, oder höchstens noch wüßte, daß derselbe sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands und Deutsch-Oesterreichs umfaßt und sich sogar auf das Ausland erstreckt.

Wäre das, was wir bisher vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen wissen, Alles, was wir von ihm erfuhren, so könnten wir uns aufrichtig über seine Existenz freuen, denn wir erfuhren nur das Gute — aber auch alles Gute, was an ihm ist. Was wir aber noch nicht erfuhren, ist das Charakteristische an ihm, nämlich, daß es ihm gelang, das Chaos in ein System zu bringen. Wenn dies aber ein Verdienst ist, so kann es nur ein solches sein für den Freund des Groteskkomischen; für den Freund der Entwicklung des Nationalreichthums ist es ein Abscheu.

Milde Beurtheiler haben dem Verein mindestens das Verdienst zugeschrieben, es ermöglicht zu haben, daß ein gesicherter Verkehr zwischen den einzelnen Bahnen stattfinden könne. Indessen müssen wir dies Verdienst entschieden bestreiten; es können auch Verkehrsmittel von Bahnen, die dem Verein keineswegs angehören, über die Bahnen des Vereins

laufen, ohne die absolute Unsicherheit des Verkehrs zu erhöhen. Was aber Andere ermöglichen ohne Verein, können wir nimmermehr als Verdienst eines solchen ansehen. Aber selbst wenn es ein Verdienst wäre, so gestehen wir zu, daß wir nun auch dies gern entbehrten. Wäre es den Bahnverwaltungen nicht einmal möglich gewesen gleiche Spurbreite herzustellen — es wäre von Gewinn für Deutschland gewesen — denn dann wären wir diese Verwaltungen längst los; weniger wohl das völlig Unerträgliche für den Verkehr, aber das strategische Moment — das hätte gewiß den Ausschlag nach dieser Seite gegeben.

Alle zwei Jahre soll eine Generalversammlung des Vereins stattfinden, und die Städte, oder vielmehr die Räthe derselben, beeifern sich, die Herren Directoren glänzend zu empfangen — wollen sie damit das Verdienst belohnen? Eine sehr competente Stimme vergleicht diese Generalversammlungen mit dem früheren polnischen Reichstage; die Generalversammlung von 1871 zu Berlin hat diesen Vergleich in jeder Beziehung zum treffenden gemacht: es fehlte sogar nicht an dem besonders charakteristischen Gefecht!

Was aber die Verhandlungen und Beschlüsse dieser Versammlungen betrifft, so sprechen die Resultate. Zuerst beräth und beschließt man über eine Frage von dringendster Wichtigkeit, dann nach sechs Monaten erklären vielleicht die Directionen, daß sie die Beschlüsse nicht anerkennen; oder auch, sie erkennen dieselben an, aber führen sie nicht aus; wer will sie nöthigen oder wer weiß nur mit Bestimmtheit, wie sie sich thatsächlich verhalten? Bei der Berliner Generalversammlung verhandelte man über „einheitlichere Classification der Tarife"; das Resultat war vorauszusehen. Es heißt: Nichts! Wir fragen uns, ward je, selbst in den verderbtesten Zeiten Roms, das Geld sinnloser vergeudet als in den Tausenden von Thalern, welche man für die Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin aufwandte?

Eisenbahnverbände.

Mindestens, wird man nun hoffen, werden die neben dem allgemeinen Verein bestehenden Eisenbahnverbände, die nicht so viele aber, wie wenig dies von uns auch eingesehen werden kann, doch vielleicht sehr widerstreitende Interessen umfassen und daher ausgleichen, das geben, was wir bei jenem vergeblich erwarteten. Ist doch auch für den Unbefangenen deren Aufgabe dem Publicum gegenüber auf das Klarste vorgezeichnet; sie haben das zu verbinden, was die große Zersplitterung, in die wir beim Eisenbahnbau verfallen sind, zerriß, haben die langen von den naturgemäßen Verkehrsquellen und -Centren ausgehenden Linien nebst ihren Verzweigungen, die

in Frankreich bereits durch die ursprüngliche Anlage der Bahnen geschaffen wurden, nachträglich herbeizuführen. Vermöge dieser Gestaltung, so setzt man voraus, werden sie dann Einrichtungen entstehen lassen, welche die Verkehrsgebahrung vereinfachen, auch dem Publicum einen besseren Einblick, demnächst sichere Disposition gestatten.

Dies könnte wohl als naturgemäße Aufgabe der Verbände betrachtet werden; nachdem wir aber bereits einige Seiten des gegenwärtigen Eisenbahnwesens kennen gelernt, sind wir fast schon zu dem Schluß gekommen: daher gerade haben wir um so weniger zu erwarten, daß man derselben auch nur entfernt nahe gekommen sei.

Wir haben bereits verneint, daß das Eisenbahnwesen überhaupt ein Object der subjectiven Cocurrenzn sein dürfe, und wir sind zu der Ansicht gelangt, daß selbst bei der Verbandseinrichtung die Pseudo-Concurrenz einen allzu breiten Spielraum finden dürfte. Dennoch müssen wir sehr erstaunt sein, wenn von Seiten der Eisenbahnverwaltungen selbst zugestanden wird[1]), daß sogar in den Verbänden, die doch nur gleichartige Interessen einschließen sollten, die Concurrenz oder vielmehr die Concurrenzwuth sich sogar übermächtig mache. Da deren Aufgabe nur darin bestehen konnte, etwa doch divergirende Interessen zu beseitigen, dieselben aber von ihnen nur in verschärfter Weise zum Ausdruck gebracht wurden, so leisten sie noch weniger als nichts, wirken geradezu vernichtend. Die einzige positive Leistung, die sie überhaupt hervorbrachten, entspricht diesem auch nur zu sehr. Es ist dies die famose Einrichtung der Differentialtarife.

Nachdem wir nun den allgemeinen Einrichtungen des Eisenbahnwesens in Deutschland einige Blicke gewidmet haben, wenden wir uns mehr den Erscheinungen zu, die als Ausflüsse jener gelten mögen, und behandeln auch diese mit möglichster Kürze.

---

[1]) So sagte der Präsident der Rhein. E.-G., Herr Geh. Comm.-Rath Mewissen in seiner Jubiläumsrede 1869: „Das System der Verbände kann aber, weil es das freie Veto jeder einzelnen Verwaltung bestehen läßt, nur einen gewissen Theil der aus einer zu großen Zersplitterung hervorgehenden Uebelstände beseitigen und auch dies nur im Laufe sehr langer und mühsamer, oft jahrelang resultatloser Verhandlungen. Das System der Verbände hat fast überall da sich als nicht ausreichend und vielfach selbst als ganz unhaltbar bewiesen, wo innerhalb der Verbände stark concurrirende Interessen sich geltend machen. Die trennenden Interessen überwiegen in solchen Fällen entweder wirklich die gemeinsamen oder, was noch öfter der Fall sein mag, werden von den Eisenbahnverwaltungen für überwiegend gehalten und eine nur auf die trennenden und concurrirenden Elemente gerichtete Auffassung lähmt den Gang der Verhandlungen und läßt eine gerechte und fördernde Einsicht in die stets großen gemeinsamen Interessen nicht aufkommen, zum wesentlichen Schaden derjenigen Landestheile, deren Verkehr die Zielscheibe der divergirenden Auffassungen bildet."

Personenverkehr und Transport.

Bei dieser Kategorie des Verkehrs herrscht mindestens in sofern überall eine gewisse Gleichartigkeit, als das Publicum, oder die verschiedenen Klassen desselben sogar, je wichtiger sie für die Entwickelung des Nationalreichthums werden, je mehr sie selbst dazu beitragen, die Mittel des Verkehrs zu heben, ja je mehr sie selbst unmittelbar durch ihre Menge berufen sind, einen sehr bedeutenden Theil zur Prosperität der Eisenbahnen beizutragen, von den Bahnverwaltungen ansteigend schlechter behandelt werden. Die unteren Klassen sind fast überall von den Schnellzügen ausgeschlossen, gleichviel, ob in Folge dieses Ausschlusses, wie auf manchen Strecken und zu manchen Zeiten geschieht, diese bei weitem ihre Kosten nicht tragen; die Wagen, die man den unteren Klassen zur Verfügung stellt, halten keinen Vergleich aus mit denen der ersten Klasse, die auch, obwohl von Leuten benutzt, die sich gegen die Unbilden der Jahreszeit leicht zu schützen vermögen, meist seit langem mit Heizvorrichtungen versehen sind.

Gleichwohl stehen die Fahrpreise, die von diesen verschiedenen Klassen gefordert werden, hiermit in durchaus keinem Verhältniß. Man nimmt in Norddeutschland im Allgemeinen als Norm für den Fahrpreis der Meile bei dritter Klasse 3 Sgr. an; zweite Klasse berechnet man um 50, erste um 100 % höher; aber während man bei der Tarifirung in erster und zweiter Klasse selten eine Ueberschreitung dieser Sätze findet, tritt dieses bei der dritten Klasse um so öfter ein. Man hat nun auf den meisten Bahnen auch eine vierte Klasse eingerichtet, deren Tarifsätze 50 % der dritten Klasse betragen sollen; auch dies ist öfter überschritten, obwohl es noch nicht im Verhältniß steht, sowohl zur Einrichtung und zu den absoluten Kosten, als auch zu den verhältnißmäßigen Kosten der verschiedenen Klassen; wobei wir noch die großen Vorrechte der ersten Klassen gar nicht hervorheben. Dabei erfahren die niederen Klassen von Seiten der Bahnen oft auch noch eine Behandlung,*) die wir mindestens unangemessen nennen müssen. An sich muß man sogar die Errichtung und Einrichtung der vierten

*) Ein drastisches Vorkommniß, welches beweist, wie man dem Publicum auf den Bahnen begegnet, geben wir nach bester Information: Im Frühjahr 1871 fanden die Passagiere dritter Klasse eines Zugs von Pasewalk nach Stettin das ihnen angewiesene Coupé so beschmutzt, daß sie darüber Beschwerde beim Inspector führten. „Da müssen sie sich an die Direction der Friedrich-Franz-Bahn wenden, dieser gehört der Wagen", erwiderte der Inspector, obwohl die Passagiere ihr Geld an die Berlin-Stettiner Bahn bezahlt hatten.

Klasse verwerfen, sowohl im Interesse des Publicums als der Bahnen selbst. Es erscheint wenig angemessen, den Menschen in unserer Zeit Wagen zur Fahrt anzuweisen, die sich von Vieh- und Gepäckwagen wenig unterscheiden.

Am allerwenigsten Rücksicht wird bei der gegenwärtigen Einrichtung auf das Erträgniß der Bahnen, also das Interesse der Actionäre und Eigenthümer derselben, genommen. Durch die Einrichtung von vier oder doch drei Klassen ist man, ebenso wie durch die meist stattfindende Beschränkung der ersteren auf die Schnellzüge, genöthigt, eine Menge todtes Gewicht mitzuführen, unnütz Wagenmaterial abzunutzen und Kraft zu verbrauchen. Es ist auch hier dringend, an die Reform Hand zu legen.

Selbst für die gesellschaftlichen Verhältnisse der Jetztzeit ist es in Deutschland genügend, zwei Klassen auf den Eisenbahnen zu unterhalten; eine erste und eine zweite. Die erste möge immerhin in ihrer Exclusivität erhalten bleiben, sie diene den Elementen, die sich von der Nation und ihren Interessen absondern; aber es muß gefordert werden, daß dies nicht auf Kosten der letzteren geschehe. Was aber die zweite Klasse anlangt, so ist deren größte Verallgemeinerung zu erstreben; ihre Einrichtung möge immerhin die der gegenwärtigen dritten Klasse verbleiben, nur verbessert im Winter durch Heizung und Berücksichtigung einzeln reisender Frauen. Was aber den Preis anlangt, so muß der erstrebt werden, den der Herr Handelsminister für die vierte Klasse im Auge hat: 1 Groschen pro Meile, mit Ausschluß jedes Minimalsatzes; hierdurch erst würden die Eisenbahnen zu dem werden, was sie sein sollen, zu was sie ihre Natur insbesondere befähigt, was wir fast ihren gesellschaftlichen Beruf nennen möchten: zum allgemeinen Träger und Regulator der Bevölkerungsbewegung. Aber auch das Capital würde sich dabei wohl befinden; freilich dürften die Verwaltungen durch ihre Handlungsweise auch sonst nicht mehr darauf ausgehen, das Publicum von denselben zu verjagen.

Eil- und Durchgangszüge.

Obwohl für Benutzung der Eilzüge erhöhte Forderungen an das Publicum gestellt werden, daher vorausgesetzt werden kann, daß mindestens das, was hinsichtlich jener festgesetzt ist, insbesondere exacte Beförderung, demselben gesichert sei, so ist dies doch keineswegs der Fall. Der Reisende muß es sich ruhig gefallen lassen, wenn er bei Ankunft des ihn befördernden Zuges den Anschlußzug abgegangen findet. Wenn er sich bei Abgang eines Zuges verspätet, so ist das von ihm bereits gezahlte Fahrgeld verfallen; es wäre daher consequent, daß den Verwaltungen die Pflicht

obläge, ihre Fehler gleichfalls in verhältnißmäßiger Weise gut zu machen, d. h. die Reisenden unter allen Umständen zu befördern; aber dies geschieht keineswegs, und nur dann, wenn der Reisende Fahrlässigkeit der Beamten und seinerseits erlittenen Schaden positiv nachweisen kann, wird er auf gerichtlichem Wege Entschädigungsansprüche mit Erfolg machen können.

Aber insbesondere hinsichtlich der bloßen Durchgangszüge zeigen auch die Fahrpläne selbst vieles Mangelhafte. So kann man in ziemlich ununterbrochener Folge, wobei man nur in Berlin genöthigt ist, das Eisenbahnterrain zu verlassen, von Danzig bis Kassel fahren, selbst, wo nun wieder die Braunschweigische Bahn von Aschersleben bis Kreinsen eine Ausnahme macht, mit vierter Klasse, also — den gegenwärtigen Eisenbahnverhältnissen — angemessen ziemlich rasch und billig. Aber in Kassel hört dies mit einem Mal auf und man ist genöthigt, 4 Stunden liegen zu bleiben, obgleich gar nicht zu erkennen ist, weshalb, wir auch von einer Staatsbahn kommen und auf die andere übergehen. Auch hört hier gleichzeitig die Beförderung vierter Klasse auf und nur die Tarife kennen dieselbe, und noch dazu indem sie sie außerordentlich hoch tarifiren.

Hier haben wir ungefähr ein Bild, und nicht das stärkste, wie es aussieht auf dem Gebiete des Personenverkehrs: nirgends einheitliches Ein- und Durchgreifen. Der Herr Handelsminister legt das höchste Gewicht auf gute und rasche Beförderung, er hat insbesondere auch öfter ausgesprochen, welches Interesse er für Verallgemeinerung der Eisenbahnbenutzung hegt und dies durch große Aufmerksamkeit, die er der Einführung der vierten Klasse zuwendet, bethätigt; so hat er z. B. öfter schon Concessionsertheilungen an die Einführung der vierten Klasse geknüpft, und strebt darnach, die Fahrtaxe für sie auf 1 Sgr. pro Meile festzustellen. Aber wir finden auf einer von ihm im höchsten Grade abhängenden Bahn den Durchgangsverkehr unterbrochen, die vierte Fahrklasse nicht eingeführt.

Local-Personenverkehr.

Der Localverkehr hat wohl auf den meisten Bahnen gegen früher eine kleine Verbesserung erfahren, mindestens wird nicht mehr so allgemein, wie dies noch vor Kurzem geschah, der Localverkehr vollständig auf Züge verwiesen, die nur vorhanden zu sein schienen, um die Fahrpläne lächerlich zu machen; — auf unserem Gebiete ein ungeheuerer Fortschritt! Wenn wir jedoch den Localverkehr ernstlich betrachten, so finden wir ihn im jämmerlichsten Zustande; von der systematischen Behandlung, deren er

aufs dringendste bedarf, ist bei keiner Bahn die Rede. Nirgends setzt man ihn in organische Verbindung mit dem Durchgangsverkehr, den er ergänzen und beschleunigen, nirgends sehen wir die localen Bedürfnisse berücksichtigt, die er heben und für das Allgemeine nutzbar machen sollte. Es ist eben durcheinander geworfen, was nur getrennt zur Blüthe gelangen kann. Hierfür finden wir auf jedem Fahrplan Beweise. Wie es im Durchgangsverkehr selbst heute noch nicht möglich ist, an einem Tage von Berlin nach Chemnitz zu reisen und nach Erledigung von Geschäften zurückzukehren, so ist es ebenso unmöglich, z. B. nach Wernshausen aus dem nahe gelegenen Meiningen mit dem letzten Abendzuge zurückzukehren, weil derselbe ruhig hier liegen bleibt, ohne daß das Publicum seit länger als zehn Jahren sich einen Grund hierfür denken könnte; denn auf absolut Lächerliches verfällt man doch nicht gern.

Güterverkehr.

Am meisten im Argen liegt jedoch der Güterverkehr. Hier herrschen die Bahnverwaltungen unumschränkt. Niemand kann wissen, wenn er ein Gut verpackt, ob es auch zur Beförderung von der Transportverwaltung angenommen wird, oder ob es nicht „wegen Mangel an Raum in den Lagerräumlichkeiten" zurückgebracht wird, obwohl er es gar nicht gelagert, sondern befördert zu sehen wünscht. Niemand hat die mindeste Sicherheit darüber, wann eine Sendung am Orte der Bestimmung eintreffen mag, es sei denn, er ließe sie als Eilgut befördern und überböte damit die ungerechtfertigt hohen Tarife, die man ihm setzt, noch bedeutend. Durch die Reglements werden dem Publicum die Bedingungen octroyirt, unter welchen Sendungen übernommen werden; aber die Bahnverwaltungen setzen dieselben außer Kraft, wenn es ihnen gefällt, bestimmen den Gesetzen zum Trotz, leider freilich mit deren Duldung, die Entschädigungen, welche für verlorene oder vernichtete Güter zu gewähren sind, nöthigen den Versender zu besonderer Versicherung. Wir sehen uns in die Zeiten des Faustrechts versetzt, wo auch der Kaufmann zur Versicherung seiner sich bewegenden Güter ein „Geleite" erkaufen mußte.

Am öftersten hindert Wagenmangel den exacten Verkehr, man verspricht baldige Besserung, aber damit hat es sein Bewenden.

Reglements. Tarife. Differentialtarife.

Bevor das Eisenbahnwesen in Deutschland Eingang fand, waren die Verhältnisse des Gütertransports höchst einfach. Dem Kaufmann oder

Spediteur stand es frei, selbst die nöthigen Transportmittel aufzustellen oder auch mit irgend einem Frachtführer sich in Verbindung zu setzen; die Straße stand ihm so gut frei wie jenem, ebenso waren beiden die in Frage kommenden besonderen Verhältnisse bekannt, oder man konnte sich darüber leicht unterrichten. Daraufhin konnten die festzustellenden Bedingungen über den Transport leicht erkannt werden und für beide in Frage kommende Parteien war der Boden vorhanden, auf welchem eine völlig freie Vereinbarung zu Stande kommen konnte, wie sie dem Wesen der wirklich freien Concurrenz entspricht. Heute ist daran nicht mehr zu denken.

Für jede irgend bedeutende Entfernung, jede ins Gewicht fallende Quantität ist der Kaufmann auf die Eisenbahnen angewiesen, denn jedes andere Transportmittel fehlt ihm oder hat die Concurrenzfähigkeit verloren. Die Freiheit der Wahl ist ihm hinsichtlich der Frachtführer, mindestens doch wenn er nicht an einem großen Eisenbahnknotenpunkt sich befindet, entzogen. Aber selbst an größeren Plätzen ist nicht selten diese Wahl durch das System der Verbände, wenn nicht formell, doch thatsächlich aufgehoben.

Dem gegenüber steht die völlig unbeschränkte Berechtigung der Bahnen zur Aufstellung der Reglements und Tarife. Es kann hier nicht mehr von einem freien Vertrag die Rede sein, denn die eine Seite ist gar nicht in der Lage, irgendwie die Bedingungen, welche ihr gestellt werden, zu beeinflussen und die Gesetzgebung schützt ihn nur sehr bedingt, welcher Schutz überdies oft nur auf dem Proceßwege erreicht werden kann. Jeden Tag, kann man sagen, erfahren die Tarife eine Veränderung, und es ist fast so weit gekommen, daß bedeutende Handelshäuser einen Commis unterhalten müssen, um nur der Tarifbewegung folgen zu können, abgesehen davon, daß keineswegs gesagt werden darf, ob überhaupt alle Tarifirungen an die Oeffentlichkeit gelangen. Aber auch der Einfluß auf den Geschäftscalcul muß hervorgehoben werden; insbesondere machen sich hier die Differentialtarife geltend.

Man kann überhaupt bestreiten, und wir bestreiten es unbedingt, daß die Eisenbahnverwaltungen berechtigt sind, das Reglement- und Tarifwesen in der Weise zu handhaben, wie sie es thun; in dieser Richtung eine Untersuchung anzustellen, erscheint dringend geboten. Das Recht der Gesetzgebung muß als ein unveräußerliches Prärogativ des Staats betrachtet werden in seiner Eigenschaft als organischer Ausdruck der Gesellschaft. Dieses Recht haben aber die Bahnen an sich gerissen und üben es Dritten, Gleichberechtigten gegenüber, durch ihr Verfahren bei der Reglementirung und Tarifirung, in despotischer Weise aus.

Wagenmangel.

Einer der merkwürdigsten Gründe der vielfach vorkommenden Verkehrsstockungen ist der Wagenmangel, insbesondere wenn wir, wie schon hervorgehoben, die Menge der auf den Strecken leer verkehrenden Wagen betrachten. Nach der Verkehrsstatistik besitzen die Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auf 1 Meile Bahnstrecke circa 40 Wagen[1]) mit ungefähr 350,000 Kilogr. Ladungsfähigkeit. Es giebt freilich Districte, in denen verhältnißmäßig diese Menge für den Verkehr durchaus nicht zureichen würde, selbst da, wo die beste Ausnutzung derselben stattfände. Doch man wird diese weit überwogen finden durch Districte mit minderem Bedarf.

Aber selbst vorausgesetzt, daß wirklich so enormer Wagenmangel stattfände, wie behauptet wird — und nicht etwa erst seit dem Kriege —, so würde dies nicht die Eisenbahnverwaltungen entschuldigen können, denn die Anforderungen an den Verkehrsbetrieb entstehen nicht über Nacht; sie können sich freilich in gewisser Zeit rascher entwickeln, aber es wird ihnen immer zu folgen sein. Und dies zu thun ist Pflicht der Organe, welchen die Leitung des Verkehrs obliegt.

Indeß, nach unserer Ansicht ist das Wirkliche bei der Sache nicht Wagenmangel, sondern Mangel an zweckmäßiger Disposition über die Wagen. Es kann dies auch bei so heilloser Verquickung aller möglichen Functionen und Befugnisse, wie sie bei den Eisenbahnverwaltungen stattfindet, gar nicht anders sein.

Auch das Mißverhältniß zwischen Ladungsgewicht und Tara der Wagen ist charakteristisch. Das Vorhandensein von Wagen, deren Tara unter der Hälfte der Ladungsfähigkeit bleibt, beweist doch wohl, daß sie ohne Gefährdung des Betriebes zulässig sind. Gleichwohl finden wir noch Wagen, deren Tara die Ladungsfähigkeit erreicht oder ihr doch nahe kommt; vor Kurzem sahen wir sogar Kohlenwagen aus Westphalen nach München bestimmt, deren Tara bei 100 Ctr. Ladungsfähigkeit auf 91 Ctr. angegeben war. Wo ist hier eine Ahnung

---

[1]) Im Jahre 1869 standen nach der „deutschen Eisenbahn-Statistik" den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnen, dem 98 Bahnen angehörten, und deren Strecken eine Länge von 3631 Meilen besaßen, 7072 Locomotiven, 12,419 Personenwagen mit 577,668 Sitzplätzen und 147,878 Lastwagen mit 1,038,436,250 Kilogr. Ladungsfähigkeit zu Gebote. Befördert wurden 134,098,825 Personen und ca. 95,000,000,000 Kilogr. Güter. Es wurden demnach im Jahre durchschnittlich befördert: auf einem Sitzplatz 232 Personen, auf ein Kilogr. Ladungsfähigkeit 91½ Kilogr. Güter, wonach ein Personenwagen im Durchschnitt alle vier Tage in Gebrauch käme, was soviel heißen will, als wären alle Güter von einem Ende des Vereinsnetzes zum andern zu befördern!

von rationellem Betriebe? Es wird nach statistischem Nachweis im Durchschnitt auf den Eisenbahnen dreimal so viel an todter Last, als an Nutzwerth transportirt, und es betragen, selbst bei jetziger Betriebsweise, die Bruttokosten pr. Ctr. und Meile nur 0,39 Pfennig, wovon also erst der vierte Theil auf die Nutzlast fällt. Ist daher nicht die Frage gerechtfertigt: was würde wohl sich für ein Resultat ergeben, wenn wirklich freie Concurrenz auf dem Transportgebiet herrschend wäre?

Man darf nur nicht die Begriffe verwechseln, das für Concurrenz nehmen, was keine solche ist. Wenn man freilich sie in dem jetzt herrschenden — wir meinen das Wort wörtlich und persönlich — Sinne nimmt, so wird freilich nichts anderes übrig bleiben, als eine Eisenbahn neben der andern zu bauen, damit sie sich gegenseitig „todt machen". Und man ist wirklich auf bestem Wege dahin, diesen ökonomischen Greuel, wie so manchen andern, in Deutschland zu verwirklichen; aber besser als dies ist, man wirft viel mehr Capital und Menschenkraft noch zum Lande hinaus, nach Amerika, Rumänien, oder sonst wohin, als bereits geschieht. Dort wird unser Schaden wenigstens Anderen nützen; aber wenn wir Concurrenzbahnen ohne wirkliche Noth — denn die vorhandene ist auf andere Weise zu beseitigen — erbauen, so schaden wir uns für jetzt und für die Zukunft, nützen aber Niemandem.

Bei den Eisenbahnen und überhaupt den theuren stabilen Verkehrsmitteln, kommt es darauf an, daß man ihnen soviel Verkehrsmittel zuführe, als sie nur immer zulassen; *denn nur dadurch wird es möglich, den größten Vortheil aus ihnen zu ziehen und die größte Billigkeit des Verkehrs zu erreichen.* Dies wird aber nicht erlangt durch Concurrenz*bahnen*; Concurrenz*betrieb* ist das allein Richtige. *Relativ* mag man wohl durch Concurrenzbahnen *etwas* erreichen und dies vielleicht nur für den Augenblick; aber wenn irgendwo das *absolut Vollendete* zu erreichen ist, so ist es auf dem Boden des Verkehrs.

Sonstige Erscheinungen.

Durch das Haftpflichtgesetz ist endlich mindestens die Verpflichtung der Bahnen festgestellt, persönlich erlittenen Schaden, der durch ihr Verschulden entstand, auszugleichen. An sich ist der dadurch für das Publicum gewonnene Vortheil gering genug. Denn bereits — und zur großen Genugthuung unserer „Volkswirthe" — hat sich die Speculation des Gebiets bemächtigt, indem sie Unfallversicherungs-Gesellschaften schuf und sofort

das, was die Gesetzgebung bezweckte und — war sie sich anders ihrer gesellschaftlichen Pflichten bewußt — bezwecken mußte, wieder beseitigte.

Zwar hat ohne Zweifel der Reisende, welcher sich einem Verkehrsmittel anvertraut, ein hohes Interesse daran, daß nach erlittenem Unfall, bei welchem er vielleicht das Leben verlor, den Hinterbliebenen irgend eine Entschädigungssumme, sei dieselbe auch noch so bedeutend, ausgezahlt werde; aber selbst eine bloße Verstümmelung, dünkt uns, wird niemals ausgeglichen werden können durch eine Geldentschädigung. Daher kann auch als Zweck des bestehenden Gesetzes nur die Verhütung, nicht die Entschädigung von Unglücksfällen betrachtet werden. Die Entschädigung kann nur in subsidiärer Weise in Betracht kommen und sie war insbesondere den Unternehmern gegenüber mehr bestimmt das materielle Moment zu bilden in dem Drucke, der auf sie ausgeübt werden sollte um sie zu veranlassen, denen gegenüber, welche ihnen sich anzuvertrauen genöthigt sind, die größtmögliche Sicherheit zu bieten.

Dieser Zweck, soweit er das Individuum betrifft, ist aber nun in berührter Weise durch die Unfallversicherung bereits wieder vernichtet worden. Denn indem die Unternehmer die Personen, welche ihnen preisgegeben sind, versichern, umgehen sie die Tendenz des Gesetzes, welches zwar ebensowohl die Gesellschaft als das Individuum schützen wollte, das erstere jedoch im Schutze des anderen zu erreichen gedachte. Die für die Gesellschaft höchst wichtige Frage ist für den Unternehmer nach wie vor eine höchst unwichtige geblieben und hat sich für ihn nur aus einer Frage für sein humanes Gefühl — welche sich allerdings hierbei nicht bewährte — in eine Frage des Geschäftscalculs verwandelt. Er fragt sich einfach, über das Verhältniß, in welchem Verbesserungen, welche für die Sicherheit nöthig sind, stehen zur Versicherungsprämie; und wenn er findet, wie es meist sein wird, daß es für ihn vortheilhafter sei, die Versicherungsprämie zu zahlen, als die Verbesserung vorzunehmen, so wird er ersteres vorziehen; oder auch wenn vielleicht persönliche Anschauungen oder Verhältnisse ihn bestimmen zu finden, daß er besser thue, eine verhältnißmäßig höhere Prämie einem Capitalaufwand vorzuziehen, der augenblicklich bedeutendere Anstrengung fordert, so wird auch dann das Ergebniß dasselbe sein, wie im ersteren Falle.

Obwohl nun andererseits die Gesellschaft allerdings bis zu gewissem Grade eine größere Sicherung gewinnt dagegen, daß ihr ohne Form die Folgen von Unglücksfällen zugewiesen werden, auf deren Eintreten sie ohne Einfluß war, und obgleich die Einzelnen, für welche, wenn auch nicht aus dem Unglücksfall selbst, doch aus den Umständen, denen dieser entsprang, mindestens eine Verpflichtung zur Mitleidenschaft sich ergiebt, zu dieser herangezogen werden; so muß doch auch im gesellschaftlichen Sinne ge=

sagt werden, daß durch das Haftpflichtgesetz, indem es die Umgehung seiner Absichten zuläßt, nicht das, was gefordert werden muß, erreicht wird. Denn es kann der Gesellschaft nicht gleichgültig sein, ob mit all' der Sorgfalt, welche möglich ist, für die Sicherheit ihrer Glieder gesorgt werde und ein fortwährendes Streben stattfinde, in dieser Hinsicht immer Vollendeteres zu erreichen, oder ob man sich damit begnügen kann, den Eintritt eines Unglücksfalles abzuwarten, in welchem Falle man dann einfach Anzeige an die betreffenden Versicherer macht, welche die Angelegenheit in rein geschäftsmäßiger Weise erledigen, ohne daß der Unternehmer auch nur die mindeste Unannehmlichkeit davon hätte.

An diese materielle Seite schließt sich unmittelbar die moralische an, die je tiefer und heftiger berührt wird und werden muß, je mehr sich jene materielle Seite entwickelt und je herrschender sie auftritt: es kann endlich gleichmäßige Wirkung auf Staat und Gesellschaft nicht ausbleiben. Denn je mehr man den Mantel nach dem Winde dreht, — und dies geschieht unbestreitbar in sehr hohem Grade, wenn man zuläßt, daß sogar Sicherheit und Leben bloßer Gegenstand der Speculation und Geschäftscalculation werde, und zwar zudem noch mehr und sogar zum Object blos eingebildeter Subjecte (anonymer Gesellschaften), — so muß sich schließlich die Subjectivität empören. Nach dieser Richtung hin sollte man sich wenden, wenn man sich mit der socialen Frage beschäftigt. Nicht Agitationen (die nur Symptome einer moralischen Stimmung sind, welche durch physische Uebel hervorgerufen wurde) werden eine sociale Revolution herbeiführen, sondern einzig und allein die physischen Uebelstände, indem sie unertragbar werden, die moralische Empörung herausfordern und so endlich Vernichtung des Unerträglichen veranlassen.

In der That ist denn auch die Wirkung des Haftpflichtgesetzes in seiner höchsten Absicht eine nur geringe gewesen, so zwar, daß Verfechter der Pseudo-Concurrenz hieraus Capital für ihre Doctrin schlagen und wirklich behaupten, die hohe Zahl der Unglücksfälle sei auf den Erlaß des betreffenden Gesetzes selbst zurück zu führen. So schreibt Herr Dr. Ad. Frantz in einem Artikel über das Haftpflichtgesetz (publicirt „Industrielle Rundschau", 1871, Nr. 24):

„Selbst die Gesetze und Anordnungen, welche ausgesprochenermaßen zum Besten jener großen Factoren der Nationalwirthschaft und des Nationalwohlstandes erlassen und getroffen sein sollen, schlagen in ihren Wirkungen und Folgen stets mehr oder weniger in das Gegentheil um für ihre Curanden.

„— In neuester Zeit ist unter diesen Auspicien nachtheiliger Wirksamkeit und unter bezüglichen Warnungen aus den urtheilsfähigsten Kreisen

auch das sog. Haftpflichtgesetz gegen Eisenbahn-, Bergbau- und Fabrik-Unternehmer ins Leben gerufen und getreten.

„Sehen wir zunächst auf seine Wirksamkeit für seinen Hauptzweck, nämlich die Verhinderung und Verminderung der Unfälle und Verunglückungen beim Betreiben der bezeichneten Gewerbe, so hat es seinen Zweck bis jetzt gänzlich verfehlt. Denn wann waren auf Eisenbahnen, beim Bergbau, in Fabriken die Unfälle 2c. häufiger, als gerade seit Berathung und Erlaß des Haftpflichtgesetzes? Die bezügliche Statistik ist in dieser Beziehung fast schreckenerregend und sollen ihre Zahlen rein ziffermäßig[1]) Beweiskraft haben, so läßt sich eher die Vermehrung als die Verminderung der fraglichen Unfälle dem Gesetze nachsagen. Die Klagen über Häufigkeit der Unfälle hallen auf allen Eisenbahnen lauter wieder, als jemals früher; in Kohlen- und Erzgruben und Steinbrüchen mehren sich die Verunglückungen; in Fabriken sind Tödtungen und Verletzungen beim Betriebe zahlreicher als bisher; was hilft also das Haftpflichtgesetz?" —

Das Schiefe dieser Auffassung geht freilich schon aus dem einfachen Erfahrungssatz hervor, daß ein Gesetz vom 7. Juni am nächsten Tage noch keine Wirkung äußern kann und ein solches Gesetz wie das vorliegende sogar verhältnißmäßig langer Zeit bedarf, um seine Wirkung klar zum Ausdruck zu bringen; aber der Ausdruck solcher Meinungen beweist immerhin, wohinaus zu arbeiten ist, was noch fehlt. Er beweist es so gut wie ein Artikel, den wir unter Vielen berühren („Volkszeitung" 1871, Nr. 360), aus welchem hervorgeht, daß es auf der Rheinischen Bahn vorkommen konnte, daß ein defecter Wagen zur größten Beängstigung der Insassen und mit Wissen der Beamten durch mehrere Stationen im Zuge mitgeführt wurde, wobei es nicht wenig bezeichnend ist, daß diese Beamten bei der Ankunft an der Endstation ausriefen: „Diesmal ist es noch gut gegangen!" Dieser Satz könnte schon besser zur Kritik des Gesetzes und seiner Wirkungen dienen, als die oben citirte Stelle, besonders wenn man ihn mit den, wie aus dem angeführten Artikel hervorgeht, durch die Bedrohten den Beamten gegenüber erhobenen Vorstellungen vergleicht.

---

[1]) „Zahlen beweisen" ist eine Phrase, mit welcher, insbesondere in Arbeiten, durch die, wie man sagt, belehrend gewirkt werden soll, mehr als billig Mißbrauch getrieben wird. Man sollte sich mehr daran erinnern, daß Zahlen nur dann beweisen, wenn sie der Ausdruck und das Resultat richtig aufgefaßter und entwickelter Verhältnisse sind. Wenn man sagt, am 7. Juni 1871 wurde das Haftpflichtgesetz angenommen, im nächsten Vierteljahr oder Halbjahr jedoch ereigneten sich mehr Unglücksfälle als je zuvor — wo liegt hierin eine logische Folgerung oder ein mathematischer Beweis? Eine Verbindung zwischen Haftpflichtgesetz und vermehrten oder verminderten Unglücksfällen kann in unmittelbarer Weise gar nicht stattfinden. Zur Beweisführung gehören hier drei Sätze: Gesetz — **Ausführung des Gesetzes** — Resultat.

Dies bezieht sich nur auf das Verhältniß der Bahnen dem Personenverkehr gegenüber, hinsichtlich des Güterverkehrs hielten wir uns mehr im Allgemeinen; doch sei hier erwähnt, daß, wie aus einem mit dem berührten Artikel der Volkszeitung fast gleichzeitigen Inserat der „Köln. Ztg." hervorgeht, sich die Bergisch-Märkische Bahn berechtigt glaubte, über Kohlenladungen, sogar solche auf fremden Wagen, ohne übermächtiger Gewalt zu unterliegen, eigenmächtig und dem Willen des Absenders entgegen zu disponiren.

II.

Es genügt einen Blick zu werfen in einen Bericht irgend einer Handelskammer oder Kaufmannschaft, gleichviel welcher Stadt, und welchen Jahres und man wird eine solche Häufung von Klagen treffen, die den Transportverhältnissen Deutschlands entspringen, daß man es erklärlich finden wird, wenn wir sie nur sehr summarisch behandeln. Zwar ist es auf dem Gebiete, dem wir unsere Betrachtung widmen, überhaupt nur möglich, bereits Bekanntes zusammen zu fassen, aber umsomehr erscheint Beschränkung naturgemäß. Wir verweisen in der That zur Erläuterung des Vorliegenden, jeden Leser dieses Aufsatzes auf den seinen Kreis zunächst berührenden Handelskammerbericht, er wird in jedem zur Genüge von den Wirkungen unserer Transportverhältnisse geredet finden und hierdurch wohl noch auf Anderes aufmerksam gemacht werden. Nur einiges Wenige führen wir an.

Transportmittel im Allgemeinen.

Insbesondere die östlichen Provinzen kranken an einer zu geringen Entwickelung der Verkehrswege. Die vorhandenen Seeen und Flüsse sind zu wenig, oft gar nicht, durch Canäle verbunden, die weiten Küstenstrecken nicht gehörig durch Häfen erschlossen. Demnach bedarf gerade die Production dieser Länder, welche hauptsächlich landwirthschaftliche ist und die keine zahlreiche Bevölkerung besitzen, der intensivsten Verkehrsentwickelung, um zu gedeihen; der Beweis liegt vor. Denn Pommern ꝛc., welche fast die ganzen getreidebedürftigen Länder der nördlichen Zone beherrschen könnten, sehen sich in ihrer Production von Ungarn, ja selbst Amerika empfindlich bedroht. Aber dies greift ein in alle Verhältnisse; auch daß die vorhandenen Canäle höchst ungenügend sind, hat großen Einfluß; so mußten Anfang 1871 eine Anzahl bereits bei Aufgang des Wassers in Stettin vorhandener und nach Berlin bestimmter Schiffsladungen fast einen Monat des günstigsten Wasserstandes verstreichen lassen, weil der Finow-Canal noch nicht offen war. Ebenso klagt seit lange die Stettiner

Kaufmannschaft, daß alljährlich die größten Verluste erlitten werden, weil große Mengen von Holz nicht zur regelmäßigen Beförderung durch den Bromberger Canal gelangen können.

Verhältniß des Staats zu den Eisenbahnen.

Die Eisenbahnverwaltungen wissen wohl, daß ihnen allein von Seiten des Staats ernstlich nahe getreten werden kann. Daher machten sie auch beispielsweise im letzten Kriege so bedeutende Anstrengungen, diesen zu befriedigen. Aber auf wessen Kosten? wer war es, der schließlich die Kosten dieses Aufwandes trug? Gewiß nicht die Eisenbahndirectionen, denn sie empfingen alle möglichen Belohnungen und Belobungen. Aber das Publicum trug sie. Es gab Gegenden, die, besonders im Anfang des Krieges, tagelang von der übrigen Welt abgeschnitten waren, die sogar nicht einmal eine Postverbindung, mindestens nach außen hin, mehr besaßen, weil sie das Unglück hatten, an einer Eisenbahn zu liegen. Der Fall, den wir hier besonders im Auge haben, betraf eine Stadt von 20,000 Einwohnern und eine Staatsbahn. Wenn die Eisenbahnen das geleistet hätten, was sie leisteten, ohne ihre regelmäßigen Pflichten so vollständig zu vernachlässigen, wie es geschahe, so wollten wir den Ruhm gelten lassen, den wir vernehmen; aber jenes war nicht der Fall. Wo es aber das Specialinteresse und vielleicht auch das Privatinteresse irgendwie berührt, wissen die Bahnen auch dem Staate gar wohl Widerstand zu leisten.

Wir berühren den eigenthümlichsten und sehr wohl ausgeführten Coup der Taunusbahn. Nachdem sie die Propositionen des Staats wegen Ankauf abgelehnt, fusionirte sie sich mit der hessischen Ludwigsbahn unter Bedingungen, welche den Staat geradezu zur Anerkennung der Fusion nöthigen oder doch zwingen mußten, einen Theil der Bedingungen der Fusion zu übernehmen. In solchen Fällen ist zudem nicht einmal die öffentliche Sympathie auf Seiten des Staats. Wo sollte sie auch der Staat hergewinnen, wenn die unter ihm direct stehenden Verwaltungen sich kaum von den Privatverwaltungen unterscheiden?

Die strategischen Rücksichten, die man oft walten läßt, dürften doch höchstens in Frage kommen, sofern sie in keiner Weise das Oekonomische beeinträchtigen. Es dünkt uns, es sei die Aufgabe des Strategen, nicht die Entwickelung zu hemmen, der er doch schließlich seine materielle Kraft verdankt, sondern diese Entwickelung sich vielmehr immer schöner gestalten zu lassen, indem er sie ruhig auf seine Kunst vertrauen läßt. Die Hinterpommersche Bahn, auf deren Anlage besonders strategische Einflüsse ge-

wirkt haben sollen, widerspricht aber sogar den Gesetzen der Strategie, denn sie erscheint als überaus lange Vorpostenkette; deren Flankendeckungen, die überdies nur sehr schwach wirken können, und der vorgeschobene Posten Kolberg, vermögen in keiner Weise die gänzlich fehlende Basis zu ersetzen. Wäre der Feind an dieser Küste einmal gelandet, so würde die Bahn ein Mittel in seiner Hand sein, das ihm, etwa von Stolp aus, gestatten würde, die Schwierigkeiten der Küste völlig für sich unwirksam zu machen; die Bahn würde also im entgegengesetzten Sinne strategisch wirken, als es die Absicht ist.

Zinsengarantieen.

Indem wir des Einflusses des Staats gedachten und hervorhoben, daß ohne diesen keine einzige Eisenbahn bestehen würde, kamen wir von selbst auf die Zinsengarantien. Ohne Zweifel war es hie und da am Platze, solche zu gewähren; aber dies durfte nicht so weit gehen, daß nun das Capital gewissermaßen ein Recht auf solche Garantie zu haben glaubt und stets solche fordert, wo es sich um Eisenbahnanlagen handelt, man hat dadurch einem falschen Principe Vorschub geleistet, das nicht ohne schädliche Folgen blieb, indem oft fehlerhaft angelegte Bahnen entstanden, da ja die Unternehmer für alle Fälle gesichert blieben. So verkümmerten Bahnen, die bei zweckmäßiger Anlage sehr wohl rentirt hätten; auch wurde für garantielose Bahnen oft kein Capital gewonnen, während es ohne jede Garantie dem Auslande zufloß. Auch dieser Umstand ist sehr gewichtig und die daraus sich entwickelnden Verhältnisse müssen ernster Erwägung unterzogen, besserer Gestaltung zugeführt werden.

Eisenbahnverwaltung etc.

Das Genügende hierüber haben wir bereits gesagt. Die deutschen Eisenbahnen, incl. Deutsch-Oesterreich, Niederland und Polen diesseit der Weichsel, befinden sich in den Händen von Directionen, deren Wirkungskreis auf der Karte ohne specielle Hülfsmittel festzustellen sehr schwer sein dürfte. Daher kann es vorkommen, daß plötzlich eine Einrichtung wie die des durchgehenden Verkehrs von Schnellzugswagen ein Ende findet, weil „die benachbarten Bahnen sich weigern, letztere zu befördern", und der Reisende hat das Vergnügen so oft auszusteigen, als es den Bahnverwaltungen gefällt, die Wagen zu wechseln.

Derselbe Umstand muß natürlich auch die Unglücksfälle sehr begünstigen. Nur bei ganz einzelnen Fällen begleitet das Personal einer Verwaltung deren Material während dessen ganzer Bewegung; sonst

aber läuft dasselbe allein dahin. Nun ist aber die Systemlosigkeit in der Construction der Achsen ꝛc. ungeheuer und daher kann man die unteren Beamten, die den betreffenden Dienst zu versehen haben, nicht hoch genug rühmen, da ihnen allein die verhältnißmäßige Sicherheit verdankt werden muß.

Dasselbe findet statt hinsichtlich des Verkehrs auf den Bahnhöfen; dieselben werden meist zu den heterogensten Zwecken benutzt und genügen keinem vollständig. Ihr eigentlicher Zweck ist, dem Ein- und Auslaufen der Züge, sowie der Vermittelung mit dem reisenden und verkehrtreibenden Publicum zu dienen. Man benutzt ein und denselben Bahnhof aber nicht allein hierzu, sondern auch zum Ein- und Ausladen der Güter und zum Rangiren der Züge. Wenn man manche Bahnhöfe, insbesondere an Verkehrscentren, betrachtet, so gelangt man zu der Ansicht, daß hier Unglücksfälle kaum vermeidbar sind.

Hieran schließen sich auch noch andere große Unzuträglichkeiten. Nicht selten werden von den Eisenbahnverwaltungen auch die in der Nähe großer Städte liegenden Straßenübergänge in rücksichtslosester Weise in den Bereich der Bahnhöfe gezogen und benutzen sie solche insbesondere zum Rangiren der Züge; an einigen Orten haben sich in dieser Beziehung ganz abnorme Zustände gebildet, deren Beseitigung oft selbst durch die Staatsbehörden kaum zu erreichen ist. Durch dieselben Umstände, die sich hier geltend machen, treten im Fahrverkehr auf den Eisenbahnen selbst die unliebsamsten Stockungen ein, welche fast zur Regelmäßigkeit geworden sind und die wohl jeder Reisende schon zu empfinden hatte.

Auch hinsichtlich der Bahnanlage und auch in Beziehung auf den Ausbau der Bahnnetze macht sich dies geltend. Oft genug sind die Bahnen geradezu widersinnig angelegt und es ist nöthig, durch kostspielige Zweigbahnen zu ergänzen, was bei der ersten Anlage sich bereits aufdrängte. Andererseits sind wieder Zweiganlagen, die für den Verkehr der Hauptbahnen von höchstem Werth, indem sie die Grundlage derselben überaus zu befestigen geeignet sind, trotz der größten Bemühungen nicht zu Stande zu bringen, da sich ihnen gegenüber die Hauptbahnen ganz apathisch verhalten. Darunter leiden dann natürlich die betreffenden Distrikte hart und die endliche Wirkung fällt auf den Staat zurück.

Verbände. Tarife. Differentialtarife.

Die gleiche Wirkung wird hervorgerufen durch die Verbände und deren Einfluß auf die Tarife, welche insbesondere auch zur Einführung und Entwickelung der Differentialtarife geführt haben. Wir haben schon gesehen, daß die Verbände nicht, wie es natürlich wäre, für die Verein-

fachung des Verkehrs gewirkt haben; sie haben vielmehr die Unzahl der Factoren, die den Verkehr beherrschen, nur noch vermehrt; sie stellen nicht sowohl lange Linien des Verkehrs her, wie sie sich natürlich ergeben, sondern sie haben die Tendenz, solchen geraden und kurzen Linien durch krumme und daher lange, Concurrenz zu machen, also gewissermaßen der Natur entgegenzuarbeiten; während es doch einzig und allein die Pflicht der Bahnverwaltungen wäre, in natürlicher Weise ihr Verkehrsgebiet zu entwickeln. Thatsächlich aber verfährt man in der Weise, daß man Vertriebsdistrikte, die man an sich ziehen will oder auf denen man anderen Bahnen Concurrenz zu machen gedenkt, unverhältnißmäßig bevorzugt. Natürlich entsteht dann ein Ausfall in der Rente, den man zu decken sucht, und hier ist dann freilich für die Nationalökonomen, die an der Spitze der Bahnen stehen, nichts natürlicher, als daß sie den Ausfall da einzubringen suchen, wo sie unumschränkt herrschen, wo sie glauben, „daß man ihnen auf alle Fälle kommen müsse", und so entstehen die Differentialtarife. Sie werden nicht, was natürlich wäre, aber sich auch auf natürlichem Wege, nicht auf dem der Schablonisirung, herausstellen müßte, gebildet und festgestellt auf Grund der Kosten, die in Folge größerer oder kleinerer Verkehrsbewegung für verschiedene Distrikte verschieden sein können, sondern auf Grund von Abmachungen, die unnatürliche Verhältnisse gründen und stützen sollen. Der Staat, indem er dies zuläßt, läßt zu, daß man die Schranken des Schutzzolls, die man an den Grenzen des Reichs beseitigt, innerhalb desselben wieder aufbaut. So klagt u. A. die Handelskammer zu Hildesheim, daß ein Theil der Industrie ihres Bezirks hart unter den Folgen der Differentialtarife leide; wir heben diesen Fall hervor; weil er zunächst eine Staatsbahn betrifft.

Aber dieses System der Differentialtarife ist noch weit gefährlicher als das der Schutzzölle. Dieses geht doch wenigstens vom Staate in seiner Gesammtheit aus, steht unter dem Einflusse aller Gewalten desselben und jeder Betheiligte kann mindestens in gewissem Grade einen Einfluß auf die Angelegenheit ausüben. Aber dem Verfahren der Bahnen gegenüber sind die Betheiligten am Verkehr machtlos; die Handelskammern, vielleicht Organe, deren Stimme hier gehört werden könnte und Gewicht haben sollte, haben nicht den mindesten Einfluß darauf; sie können ihre Klagen in ihren Berichten niederlegen — da mögen sie ruhen. Man nehme beispielsweise die Berichte der Handelskammer zu Essen in die Hand und sehe die unabläßig wiederkehrenden Klagen gegen die Eisenbahnen.

Wenn auch da, wo Concurrenzbahnen bestehen, vielleicht der Verkehr zwischen den von der Concurrenz wirklich berührten Punkten bessere Verhältnisse gegen früher gewann, so müssen dies nicht selten die Zwischen-

stationen um so härter entgelten. Hier kann es vorkommen und bei der Taunusbahn kommt es wirklich vor, daß an besonders lebhaften Tagen Schnellzugspreise erhoben werden, ohne daß Schnellzüge wirklich auslaufen, ja daß dabei noch das Publicum der Beförderung überhaupt vergeblich harrt.

Dieses Verhältniß vertheidigen „Volkswirthe“ und „Freihändler“ auf Grund des alleinseligmachenden Dogmas von der „Concurrenz“. Man vernichtet die Concurrenz im Namen der Concurrenz! Warum bekämpft man dann den Schutzzoll? ist er in diesem Sinne nicht auch ein Ausdruck der Concurrenz, hebt er nicht auch einen Zweig oder gewisse Punkte der Industrie auf Kosten der Gesammtheit?

Durch den Schutzzoll concurrirt ein Staat mit dem anderen ebenso gut wie durch Tarife und Differentialtarife die Eisenbahnen mit einander. Und wenn man sagt, daß die Staatsgestaltung der freie Boden sein solle, auf dem sich die Gesellschaft nach jeder Richtung hin zu bewegen vermöge, sie demnach niemals dahin sich entwickeln dürfe, daß sie zum Object der Concurrenz herabsinke, so fragen wir, darf dies dann anders sein bei seinen Institutionen? Und die Eisenbahnen sind Institutionen des Staats — ob dem Staate gehörig oder nicht. Letzteres ist nur zufällig, außerdem ist es auch gar nicht neu, daß Staatsinstitutionen gewissermaßen außerhalb des Staatsorganismus erwuchsen. Aber die Eisenbahnen verdanken in erster Linie ihr Entstehen dem Staat — oder weise man nach, daß bei Anlage von einer derselben der Staat nicht energisch eingegriffen habe? —

Darum sprechen wir schon hier es bestimmt und offen aus, daß wohl der Verkehr auf den Bahnen Concurrenzobject sein kann, nicht aber die Bahnen selbst solches Object sein dürfen.

Zusammenfassende Bemerkungen.

Im Großen und Ganzen überblickt, erscheint also unser Verkehrswesen als eine Anomolie und wirkt demgemäß. Es widerspricht den staatswirthschaftlichen Anschauungen der Gegenwart und stellt die monopolistische Gestaltung in ganz eigenthümlicher Weise dar. Man behauptet freilich, dem sei nicht so, auch hier herrsche Concurrenz; aber wir haben diese Concurrenz erkannt.

Ganz diesen Zuständen entsprechend, treten auch die Klagen auf, welche sich gegen jene ganze Gestaltung richten. Diese Klagen, doch einer Seite entspringend, die nicht ohne tüchtige Kraft ist, auch allenthalben Anerkennung findend, sind dennoch ohne Erfolg geblieben und vergeblich erwarteten wir seit lange, daß das Bedürfniß der Besserung sich doch endlich auch in Arbeit für die Besserung ausdrücken werde; aber offenbar schreckte die vorhandene Thatkraft zurück vor dem allgemeinen Feldgeschrei

der Concurrenzfreiheit, welches ihr allenthalben entgegenhallte, sobald sie einen Anflug nahm, sich aufzulehnen gegen das Joch, das jeden Tag härter ward. Mit einer heiligen Scheu wich man zurück, sobald nur eine leise Meinung sich geltend machte, durch den in das Auge gefaßten Schritt trete man der Concurrenz nahe. Man betete eben einen Götzen an — wie es beim Götzendienst immer der Fall — ohne ihn nur näher anzusehen, opferte ihm die liebsten Kinder, wenn man auch ihr Verbrennen in den Armen des Moloch beweinte. Hätte man nur einmal versucht, ernstlich gegen die Schreckgestalt, zu der man nicht aufzublicken wagte, loszugehen, sie würde leicht zertrümmert worden sein; man hätte sich an den Lärm der Baalspfaffen des Götzen, den man Concurrenz nannte, nicht kehren dürfen; daß man es that, war das Unglück.

Hieran sind oft tüchtige Kräfte gescheitert. Sie suchten zu entwirren, wo nichts entwirrt werden kann; sie suchten zu vermitteln, wo für eine Vermittelung gar kein Boden ist. Ueber den Boden, den wir begehen, kann nur der Weg reiner strikter Consequenz, logischer Folgerung von Ursache und Wirkung hinwegführen. Entweder Concurrenz oder keine Concurrenz; und wenn Concurrenz, dann wahre, keine falsche.

Es steht fest, daß gegenwärtig weder Concurrenz auf dem Gebiete des Verkehrs besteht noch bestehen kann, trotz aller Dialektik, die man anwenden mag, dies dennoch zu beweisen. Diese Concurrenz muß daher erreicht werden.

Dies kann aber niemals geschehen durch bloße Aenderung des Modus der Tarifirung, vielleicht durch Annahme des Wagenraums statt der jetzigen Tarifgrundlage des Gewichts. Ohne Zweifel würde hiermit eine bedeutende Besserung erreicht; aber von einer durchgreifenden Reform wäre keine Rede. Es wäre keine Bürgschaft gewonnen gegen Wagenmangel, gegen Differentialtarife; und wollte man Tarife octroyiren, so würde man ebenfalls schon in die gegenwärtigen Bahnverwaltungsbefugnisse eingreifen und dann ist kein Grund vorhanden, warum man bei Halbem stehen bleiben will; aber man würde auch unökonomisch handeln; *die Transportkosten der Güter müssen sich auf natürlichem Wege herausstellen.*

Ebenfalls ungenügend wäre die Zulassung fremder Wagen auf den Bahnen; weder hinsichtlich der Tractionsvergütung noch hinsichtlich der Beförderung überhaupt würde Garantie der Billigkeit vorhanden sein. Aber die Zulassung verschiedener concurrirender Unternehmer mit eigenen Tractionsmitteln auf einer Bahn, von denen der Eine Eigenthümer und daher nach gegenwärtigem Modus auch Verwalter und Polizeiaufseher derselben sein würde, würde nicht durchführbar sein, trotzdem bereits das Eisenbahngesetz von 1838 eine solche Modalität im Auge hat.

In der Landtagssession 1871/72 traten nun auch die Commissarien des Abgeordnetenhauses mit Vorschlägen der Transportcalamität gegenüber. Sie beantragten Entlastung der Eisenbahndirectionen von den untergeordneten Geschäften 2c. Wir fürchten jedoch, daß hiermit wenig erreicht werden wird. Schon die Durchführung dieser Entlastung und die Bemessung derselben würde große Schwierigkeiten bieten. —

Wir dürfen diesen Abschnitt unseres Aufsatzes nicht zu Ende bringen, ohne des Unterschiedes zu gedenken, der beziehendlich des Verkehrs, insbesondere des Eisenbahntransports, von Geschäfttreibenden, die Gelegenheit haben, persönliche und directe Erfahrungen machen, zwischen Deutschland und dem Ausland bemerkt wird. Viehhändler, die ihr Thätigkeitsfeld zwischen Deutschland und Paris haben, sprechen offen aus, daß sie stets erfreut sind, wenn sie mit ihren Transporten Deutschland im Rücken haben. Dies ist höchst betrübend. In Frankreich ist aber auch der Einfluß des Staats, wie übrigens auch in Deutschland von jedem Einsichtigen anerkannt wird, auf das Verkehrswesen seit Langem höchst segensreich gewesen.

Aber wir dürfen auch nicht vergessen, der Bestrebungen zu gedenken, die in Belgien bereits dahin geführt haben, die Eisenbahnen in den Staatsbesitz zu bringen und in England zuverlässig dahin führen werden. Auch dort ist man bereits dahin gelangt, die „Concurrenz der Bahnen", obwohl sie viel leichter möglich ist als bei uns und obwohl auch dort bessere allgemeine Verhältnisse bestehen, von einem anderen Gesichtspunkte zu betrachten. Es ist wenig erfreuend, daß Deutschland auch hier zuletzt kommen muß.

Es scheint fast, als sei gerade die Staatswirthschaft unsere schwache Seite, oder vielmehr der Boden, für den unsere ersprießliche Thätigkeit erst noch in Aussicht steht; bisher ist Deutschland durch seine politischen Angelegenheiten viel zu sehr in Anspruch genommen worden; und wie diese selbst noch keineswegs klar sind, so haben sie in trübendem Sinne auf das wirthschaftliche Gebiet eingewirkt. Noch heute ist man keineswegs dahin gelangt, durch kühne und entschiedene Entschlüsse sich von dem alten Ballast zu trennen, der auf ökonomischem Gebiete insbesondere uns anhaftet; dies haben auch die neuesten ökonomischen Gesetze des deutschen Reichs bewiesen; man riß eine hindernde Mauer nieder, baute sie aber sofort, wenn auch etwas niedriger, wieder auf; oder ließ wenigstens Trümmer und Bruchstücke derselben auf dem Platze, obwohl man insbesondere auch weit weniger Kosten gehabt hätte, hätte man Alles, was an sie erinnert, beseitigt und den Blick ins Freie eröffnet.

III.

Seitdem nun der Strom dieser Verhältnisse immer weiter die Ufer überschritt, innerhalb deren er segensreich und befruchtend zu wirken berufen war, seitdem er nicht selten schadenbringend das Gebiet des Verkehrs überfluthete und es — wie aus angeführten Beispielen hervorgeht — stellenweise mit Vernichtung bedrohte oder gar vernichtete, hat sich in immer steigender Weise der Ruf nach Reform erhoben. Und diesem Rufe sind eine Reihe von Reformvorschlägen gefolgt.

Wenn wir jedoch einen Blick werfen auf die sich hier gegenüber stehenden Anschauungen und Bestrebungen, so scheint durch sie nur das Chaos des thatsächlichen Zustandes noch gemehrt.

Von einer Seite wird freie Concurrenz gefordert als einziges Rettungsmittel aus dem bedrohlichen Dilemma. Aber sobald eine nähere Untersuchung in dieser Richtung stattfindet, so treten Resultate hervor, die weit davon entfernt sind, eine freie Concurrenz auszudrücken, selbst nicht im Sinne der Pseudo-Concurrenz, vor der die heutige Gesellschaft im Staube liegt; diese letztere durchlöchert sogar diese Resultate sofort.

Andere begnügen sich damit, zu fordern, daß die Bahnen genöthigt werden sollen, fremde Wagen unter gewissen Bedingungen zu transportiren.

Dritte wollen statt der bisherigen Tarifirung des Transports Wagenraumvermiethung. Verschärft tritt diese Richtung auf, da wo sie Uebergang sämmtlicher Bahnen in den Besitz des Staats und hieran sich schließende Reform des Transportwesens im Sinne der Wagenraumvermiethung und Tarifirung letzter fordert.

Hierzu tritt noch eine vierte Ansicht, und diese ist die am meisten maßgebende, welche Alles sehr gut findet und der eigenen Initiative der Eisenbahnverwaltungen vertraut.

Aus unserer ferneren Entwickelung wird hervorgehen, inwiefern wir mit den Anschauungen, die uns begegneten, einverstanden sein können, inwiefern nicht. Nur hinsichtlich der letztberührten haben wir zu be-

merken, daß sie insbesondere Ausdruck fand in der Rede des Regierungs-commissars, des Herrn Geh. Ober-Baurath Weißhaupt im preußischen Abgeordnetenhause (9. Dec. 1869), in welcher er die insbesondere in der Richtung auf Vereinfachung der Normen des Betriebes hervortretenden Bestrebungen der Eisenbahnen hervorhebt; Niemand hatte vor dieser Rede von diesen Bestrebungen eine Ahnung gehabt. Auch der bekannte Erlaß des Herrn Handelsministers an die Eisenbahndirectionen in Folge der sich im Sommer 1870 häufenden Unglücksfälle ist schließlich voll Anerkennung hinsichtlich der Leistungen der Directionen. Wir können nicht umhin, hier zu erwähnen, daß insbesondere der letztere Erlaß in den weitesten Kreisen tiefes Befremden hervorrief; er schien zu beweisen, wie bald die begründetsten Klagen des Verkehrs verhallen, obwohl nicht mehr verkannt werden kann, wie tief eingreifend und rückwirkend auf alle Beziehungen die Fluctationen desselben sind.

Wird gegenwärtig nicht ernstlich daran gedacht, auf diesem Gebiete, eine tief eingreifende Reform vorzunehmen, so werden gleichwohl alle Beziehungen, die auf den Verkehr gebaut sind, auf diese Reform hindrängen und endlich dazu nöthigen. Aber läßt sich ermessen, welche eminenten Verluste zuvor erlitten werden? Jeder Tag der Zögerung ist eine Verschwendung; eine Verschwendung von Dingen, die wir nicht im Ueberfluß besitzen. Bleiben wir auf dem bisherigen Wege, so werden wir die Verluste ins Unendliche steigern, die heute schon nur hart ertragen werden.

Allgemeine Voraussetzungen.

Wenn es unbestritten bleibt, daß die Bedingungen des Verkehrs die Bedingungen des Zusammenhalts der Gesellschaft, des Staates selbst sind, daß auf ihnen der Nationalreichthum sich aufbaut und daß Störungen bei ihnen nach allen Seiten hin beeinträchtigend wirken, so ergiebt sich als logische Folgerung, daß niemals der Staat sich der eingehendsten Einflußnahme auf sie begeben darf und daß, wenn dies vielleicht in irgend einer Weise geschah, die stricteste Zurückführung auf das natürliche Verhältniß geboten ist. Ebensosehr wie es als ein unbestrittenes Recht des Staats gilt und galt, für allgemeine Zwecke in das Eigenthum des Einzelnen einzugreifen, selbst da, wo keineswegs dieses Eigenthum an sich die Prärogative der Gesammtheit alterirte oder solche Prärogative einschloß, ebensosehr und durch das Verhältniß selbst gerechtfertigt muß dies Eingreifen sein da, wo letzteres stattfindet.

Soweit es Wasserstraßen betrifft, ist der Einfluß des Staats auf dieselben meist unbestritten; Landstraßen gewöhnlicher Art sind fast immer

sein Eigenthum, wo sie es nicht sind, bestehen doch hinsichtlich ihrer Benutzung Grundsätze und Bestimmungen, welche das private Besitzverhältniß nur untergeordnet erscheinen lassen.

Weit anders gestaltet sich dies Alles, sobald wir dem gegenwärtig für uns wichtigsten Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, näher treten. Gleichwohl ist kaum ein principieller Unterschied zwischen diesem Verkehrsmittel und den genannten vorhanden, der einen so tiefen thatsächlichen Unterschied, wie er sich im Verhalten derselben dem Publicum gegenüber zeigt, rechtfertigen könnte. An sich ist die Eisenbahn eine Landstraße so gut wie jede andere; sie unterscheidet sich freilich in technischer Beziehung von der Chaussee, aber letztere unterscheidet sich nicht minder vom Feldwege. Wir sind gewiß, bei einer strengen und eingehenden Betrachtung wird Jedermann zu dem Schluß kommen, daß die Eisenbahn zwar vermöge ihrer Herstellung eine besondere Art des Betriebes im Auge hat; daraus ergiebt sich aber noch keineswegs, daß auch ein Betriebsapparat sich entwickeln muß, der dem Publicum gegenüber die Stellung einer Staatsbehörde usurpirt, dasselbe vollständig in Fesseln schlägt und ihm jede freie Bewegung nimmt hinsichtlich der Personen und des Eigenthums, das es ihnen anzuvertrauen genöthigt ist.

Wir verkennen nicht die Schwierigkeiten, die sich aus den Verhältnissen des technischen Betriebes der Eisenbahnen ergeben. Aber das Vorhandensein von Schwierigkeiten fordert höchstens auf, dieselben zu überwinden; sie dürfen niemals Anlaß sein, allgemeine Calamitäten herbeizurufen. Wäre man ihnen früher nahe getreten, sie wären längst beseitigt. Aber auch hier ist man in Deutschland nicht nach dem Grundsatz verfahren: „Prüfet Alles und das Beste behaltet", sondern man hat den Satz umgekehrt: man hat Andere prüfen lassen und dennoch das Schlechte behalten. Man hat das Eisenbahnwesen sich anderwärts erst weit entwickeln lassen, bevor man es auch in Deutschland annahm; aber ist uns dies von Nutzen gewesen? Alle Unzuträglichkeiten, die man anderwärts findet, fehlen auch bei uns nicht, vergeblich aber suchen wir nach Vielem, womit in anderen Staaten wenigstens das Unzuträgliche auszugleichen versucht wird.

Wir sind dahin gelangt, daß nur eine Reform an „Haupt und Gliedern" erfolgreich für die deutschen Verkehrsverhältnisse werden kann; der Staat muß wieder in seine natürlichen Rechte den Eisenbahndirectionen gegenüber eintreten; diese letzteren sind überhaupt in ihrer jetzigen Gestalt zu beseitigen. Schwerlich wird man vermögen, aus ihrer bisherigen Existenz das Recht derselben abzuleiten; sie dienen nur dazu, die Budgets der Eisenbahnen durch enorme Gehalte und Spesen zu belasten, die weder durch die Summe ihrer Thätigkeit gerechtfertigt werden, noch durch die Summe ihrer „Verantwortlichkeit", — wenn es genügt, daß ein Weichen-

wärter, dem täglich tausende von Menschenleben und Güterwerthen anvertraut sind und bei dem ein Fehler gar nicht vorkommen darf, „auskömmlich" besoldet ist, und wenn sehr verdiente Rügen, die man den Directionen ertheilt, durch Anerkennung ihrer Verdienste versüßt werden.

Verhältniß des Staats zum Verkehrswesen und zur Entwickelung desselben.

Völlig klar stehen sich bei Betrachtung des Verhältnisses zwischen Staat und Gesellschaft die zwei extremen Richtungen der Socialisten und der Manchesterschule gegenüber. Die erstere fordert, daß der Staat in allen seinen Beziehungen den concreten Ausdruck der Gesellschaft darstelle, daß er die Basis biete zur Ausgleichung des Widerstrebenden; mit einem Wort, daß vermöge seiner Einrichtungen die Thätigkeit des Einzelnen in Wahrheit der Gemeinsamkeit nutzbar werde und daß die Thätigkeit der Gemeinsamkeit auch für jeden Einzelnen sich erfreulich zeige; man könnte sagen, sie will Staat und Gesellschaft identificiren. Die Manchesterschule fordert vom Staate nur Aufrechterhaltung der allgemeinen Formen des Rechts und Regelung der internationalen Beziehungen, will aber sonst Alles dem überlassen, was sie Concurrenz nennt, indem sie dieselbe zum Ausdruck ihres Ideals von Freiheit macht und behauptet, daß auf ihrer Basis der Einzelne Alles zu erreichen vermöge, was er zu erreichen fähig sei, und daß sich hieraus das Resultat für die Gesammtheit von selbst ergebe. Zwischen beiden abstracten Schulen schwanken eine Menge von Anschauungen umher, die mehr oder weniger von dieser oder jener geliehen haben; sie kommen in der Praxis fortwährend mit ihren Doctrinen in Streit, helfen sich aber immer mit Leichtigkeit darüber hinweg, indem sie, wo jenes eintritt, annehmen, hier liege ein besonderer Fall vor, freilich meist ohne auch nur den Versuch zur Begründung dieser Ansicht zu machen.

Auf keinem Gebiete fast ist dies mehr zum Ausdruck gelangt, als auf dem des Eisenbahnwesens. Indem man behauptete, daß seine Entwickelung aus dem Bedürfniß selbst entspringen müsse, und jene daher diesem zu überlassen sei, subventionirte man gleichwohl die zu erbauenden Bahnen in außerordentlichster Weise durch Zinsengarantien, außerordentliche Rechte 2c., aber man sicherte, getreu dem ersteren Princip, andererseits nicht oder nicht genügend die durch den Staat zu vertretenden Interessen gegen harte Beeinträchtigung. Dies hat in manchen Fällen zu völligen Absurditäten geführt.

Man hat die Ertheilung von Garantien benutzt, um specielle Privatvortheile zu erzwingen, die nicht selten dem Gemeininteresse geradezu entgegenliefen; man hat eine Reihe von Inconsequenzen begangen, die ebenfalls nicht ohne tiefen Eindruck blieben und zur schließlichen Wieder-

ausgleichung immense Mittel in Anspruch nahmen; endlich ist man in ökonomische Fehler verfallen, die oft unverzeihlich sind, weil sie von Allem abstrahiren, was bei Beurtheilung des speciellen Falles selbstverständlich war und oft auch die bedeutendsten Objecte betrifft.[1])

Bei Betrachtung der Verhältnisse schon, die auf den Bahnbau Einfluß haben, und der Bedingungen, die er immer voraussetzt, ergiebt sich die Consequenz, daß es das Richtigste wäre, wenn die Bahnen nur vom Staate gebaut und von ihm nicht aus den Händen gelassen würden. Gleichwohl können Gründe, die aus den augenblicklichen Verhältnissen hervorgehen, allerdings eine Abweichung hiervon hervorrufen und rechtfertigen. Insbesondere haben die politischen Verhältnisse Deutschlands bisher vielfach eine Entwickelung des Eisenbahnwesens durch Privatunternehmung begünstigt und bedingt. Nun kann es wohl auch in völlig durchgebildeten großen Staatsgestaltungen gerechtfertigt erscheinen, den Ausbau von Bahnen durch Private zuzulassen; die immer steigende Wichtigkeit des erleichtertsten Verkehrs selbst bis in die abgelegensten und für den großen Verkehr nicht in Betracht kommenden Gegenden, ja die besondere Wichtigkeit von Bahnen ꝛc. gerade für diese, lassen es sogar oft geboten erscheinen, Unternehmungen von Privaten in dieser Richtung heute noch und für lange Zeit hinaus aufzumuntern. Denn es ist unter den jetzigen Verhältnissen kaum zu erwarten, daß der Staat nach dieser Richtung hin in genügender Weise seine Kraft entfalten werde. Dennoch würde es ungerechtfertigt sein und ist es von jeher gewesen, zu diesem Zweck große Vortheile, z. B. Zinsengarantien zu gewähren, ohne ein entsprechendes Aequivalent; es darf wohl auch vorausgesetzt werden, daß wir über die Zeit der Zinsengarantien im Allgemeinen hinaus sind. Freilich ist nicht zu leugnen, daß gegenüber dem bisherigen Verfahren und der in den finanziellen Kreisen Deutschlands herrschenden Neigung, verfügbare und nicht verfügbare Capitalien lieber den unsichersten Unternehmungen des Auslandes zuzuwerfen, als dieselben der Heimath nutzbar werden zu lassen, eine große Ungerechtigkeit gegen bedrängte Districte darin liegen würde, wollte man sie nun völlig auf sich selbst verweisen, nachdem man zuvor die an sich günstiger gelegenen Districte so auffallend begünstigt hätte.

Wir möchten hier das Betreten eines Weges vorschlagen, der zwar das, was die Zinsengarantie bot, nur theilweise ersetzt, auch mehr dem Staate günstig ist als dem Capital, aber dennoch eine Grundlage

---

[1]) Die Oberhessischen Bahnen sind ein neueres Beispiel dafür, wie man bei Anlage von Bahnen ökonomisch nicht verfahren soll. Nicht allein erscheinen dieselben in jetziger Anlage unvollendet und darum ohne Aussicht auf Rentabilität, man verfuhr auch hinsichtlich der Capitalbeschaffung so wenig einsichtig, daß dem gegenüber das schärfste Urtheil Platz greifen muß.

abgeben kann und abgeben wird, auf welcher sich insbesondere das System der Vicinaleisenbahnen zu entwickeln vermag, und so weitesten Kreisen gestattet, ihre vielleicht zurückgekommenen Verkehrsverhältnisse wieder zu heben. Der Staat wird hierdurch nur in mäßiger Weise in Anspruch genommen, kann daher auch in ausgedehnterer Weise Hülfe gewähren und gelangt außerdem in ganz regelmäßiger Weise zum Besitz aller neuzubauenden Eisenbahnen und Verkehrsmittel überhaupt. Wir meinen die Capitalgarantie. Man kann nicht anders als sich verwundern, daß nicht längst dahin gehende Vorschläge gemacht und zur Ausführung gelangt sind.

Bei der Anlage von Verkehrsmitteln stehen sich, wie bei allen wirthschaftlichen Erscheinungen, zwei Momente gegenüber, die sich gleichzeitig ergänzen. Das allgemeine und das locale Interesse; letzteres schließt das noch besonders auftretende Privatinteresse in sich. Es tritt nicht selten ein, daß beide Interessen scheinbar wenn nicht geradezu divergiren, doch an verschiedenen Punkten sehr ungleich mächtig auftreten; das eine kann sogar vor dem anderen entschieden in den Hintergrund treten. Nun kann man zwar keineswegs behaupten, daß in Deutschland — selbst in West-Deutschland — bereits alle Verkehrsmittel vorhanden seien, welche das allgemeine Interesse erfordert; indessen beginnt doch vielfach das locale Interesse vorwiegend zu werden, ohne daß gesagt werden dürfte, es sei ihm mindere Berücksichtigung zuzuwenden, als dem ausgesprochen Allgemeinen.

Wenn wir nun unseren Vorschlag im Auge behalten, daß da, wo einerseits der Staat davon abzusehen hätte die nöthigen Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Canäle selbst herzustellen, andererseits jedoch das locale Interesse solche Herstellung unabweislich erscheinen ließe, ohne daß der betreffende Kreis vermögend genug wäre, völlig aus eigenen Mitteln das Nöthige zu leisten, ersterer durch die Capitalgarantie eingriffe, so würde das Verfahren sich so gestalten, daß der Staat die Verpflichtung übernähme, durch einen gewissen Procentsatz das für Anlage eines Canals oder einer Eisenbahn zu verwendende Capital zu amortisiren, gleichviel wie sich die Rentabilität stellen möchte. Nach Vollendung oder überhaupt im Maße des Fortschreitens der Amortisation würde selbstverständlich der Staat Besitzer des betreffenden Objects werden.

Es erhellt sofort, welcher große Vorschub dadurch der Anlage von sogenannten Bahnen zweiter Classe geleistet würde. Denn obwohl das Capital nicht allein auf eigene Sicherheit, sondern auch auf Sicherheit einer Rente es absieht, so steht doch fest, daß die Güte jener Sicherheit die Höhe der Rente bedeutend beeinflussen muß. Die Bedeutung eines derartigen Eingreifens steht jedoch fest für kleinere Orte und Kreise,

die zwar einen nicht unbedeutenden und auch entwickelungsfähigen Verkehr besitzen, aber doch noch nicht die Garantie zu geben vermögen, daß die zunächst in ihrem Interesse anzulegende Bahn ꝛc. eine ausreichende Rente und damit Capitalsicherheit geben werde. Dies wird sehr oft der Fall sein, wo dennoch durch die Anlage eines der modernen Verkehrsmittel für einen gewissen Kreis Ersparnisse erzielt würden, welche die Zinsen des aufzuwendenden Capitals weit übertreffen. Indem nun der Staat das Capital garantirt, vermöchte der Kreis sehr wohl die Garantie der Zinsen zu übernehmen, in der Gewißheit, daß nicht allein seine etwaigen baaren Zuschüsse durch die gewonnenen Vortheile bereits anfänglich weit ausgeglichen würden, daß diese Vortheile sich stetig steigern müßten, indem sich gleichzeitig die Zuschüsse verminderten, und daß schließlich eine Zeit abzusehen wäre, nach welcher die Last völlig wegfiele. Es scheint uns, daß hier eine Grundlage für unsere Verkehrsentwickelung angedeutet ist, welche die bedeutendsten Folgen haben müßte. Wir weisen darauf hin, was allein geleistet werden könnte, wenn nur etwa die Hälfte von den Betriebsüberschüssen der preußischen Staatsbahnen in diesem Sinne und in dieser Richtung Verwendung fänden.

Auch das soll betont werden, wie hierdurch vielleicht das deutsche Capital wieder veranlaßt würde eine würdigere Stätte der Thätigkeit einzunehmen, als es gegenwärtig findet, wenn es sich schwindelhaften Unternehmungen des In- und Auslandes zuwendet.

Schwerlich aber wird bestritten werden können, daß für den Staat im Verhältniß zur Entwickelung des Eisenbahnwesens eine weitaus angemessenere, seinen Interessen entsprechendere Stellung gefunden wäre, als er sie bisher einnahm. Er würde an Einzelne keine Geschenke mehr machen, wie es geschahe durch die Zinsengarantien; er würde keine Prärogative, die immer und ausschließlich nur ihm verbleiben sollten, dem speciellsten Privatinteresse opfern; aber er würde doch seiner Pflicht nachkommen, das einzelne Unvermögen und Ungenügen zu unterstützen.

Das Einzelne aber empfinge für sein Aufstreben einen neuen und mächtigen Impuls, eine neue Grundlage, auf der es seine Kräfte prüfen und entfalten könnte; aber das, was es empfinge, wäre kein Geschenk, sondern ein Darlehen und würde eine eigene Kraftentfaltung ebenso voraussetzen als für die Zukunft bedingen. Selbst aber wo man bei dem gegenwärtigen Verfahren der Zinsengarantien verbleiben wollte, würde es niemals ohne entsprechende, die Gesammtheit sicherstellende Garantien stattfinden dürfen.[1])

---

[1]) Gewissermaßen ist man auch bereits auf dem Wege zu diesem Ziel, indem die Staaten weniger durch Zinsengarantien unterstützen, als durch Uebernahme größerer Actienpartien. Indem nun hierdurch und durch die Zunächstbetheiligten das halbe

Indeß ist die eben berührte Frage von untergeordneter Natur gegenüber der Gesammtangelegenheit, die uns beschäftigt; sie mag mannigfachen Modificationen hinsichtlich ihrer Behandlung unterliegen, ohne dem allgemeinen Interesse geradezu entgegenzulaufen oder dasselbe dauernd zu beeinträchtigen; wennschon ihr auch insofern eine Bedeutung nicht abgeht, als sie großen Einfluß auszuüben vermag auf die Kraft, welche für Erweiterung und neue Anlage von Verkehrsmitteln verfügbar bleibt.

Im Vordergrunde steht aber die Frage über Verwendung des Geschaffenen, über die Stellung, die ihm angewiesen wird, dem Schöpfer gegenüber, der doch, Alles zusammengefaßt, unter allen Umständen Niemand anderes ist als der Staat.

Hier liegt der Kernpunkt aller unsere Frage berührenden Verhältnisse. Man wird nicht bestreiten können, daß im Staat sämmtliche Befugnisse der Gesellschaft culminiren, und von diesem Gesichtspunkte aus sind die Beziehungen zu betrachten, welche bestehen zwischen jenem und den Institutionen, welche, ohne Organe des Staats zu sein, sich innerhalb desselben bilden. Der Staat darf ihnen gegenüber niemals eines der Rechte aufgeben, die ihm ausschließlich gebühren, vermöge deren er allein im Stande ist, die Culmination der gesellschaftlichen Befugnisse zum Ausdruck zu bringen, vermöge deren er das nothwendige und naturgemäße Nebeneinander begrenzen und in seiner Wirkung zusammenführen soll.

Man wird, in Betrachtung der Verhältnisse, wie sie im Eisenbahn- und Verkehrswesen überhaupt bestehen, nicht zu dem Schlusse gelangen können, daß hier den angedeuteten Voraussetzungen entsprochen werde. Die Eisenbahnverwaltungen sind — selbst da, wo sie Staatseisenbahnen verwalten — nicht Organe des Staats, aber dennoch sind sie mit Befugnissen ausgerüstet, oder maßen sich solche an, die nur jenem gebühren. Im Sinne des Gesetzes sind sie nichts als Frachtführer und Spediteure, deren Verhältniß zu Handel und Verkehr sich nach freiem Einvernehmen

Anlagecapital aufgebracht wird, gewinnt man die andere Hälfte leicht durch Ausgabe von Prioritäten, deren Verzinsung und Amortisation nun gesichert erscheint, an den Börsen. So war das Verfahren bei der Saalbahn. Aber dies Verfahren hat das — durch die allgemeinen Verhältnisse bedingte — Nachtheilige, daß die Prioritäten bedeutend unter Pari in die Hände von Consortien gegeben werden müssen; und außerdem lasten sie noch durch ihr Vorzugsrecht sehr stark auf den Actien und beeinträchtigen deren Rente mit einer üblen Rückwirkung auf andere ähnliche Unternehmungen. Principiell richtig bei Actienunternehmungen ist dies, daß Prioritätsobligationen ausgegeben (also Schulden gemacht) werden nur dann dürfen, wenn es sich nicht eigentlich um die Grundlage des Unternehmens, sondern mehr um Meliorationen desselben handelt. Zwar ist eine scharfe Grenze hier nicht zu ziehen; aber die Erfahrung leitet darauf hin. Offenbar mindestens ist diese Grenze weit überschritten, wenn gleich beim Beginn des Unternehmens die Hälfte des Capitals als Schuld aufgenommen wird.

gestalten sollte. In Wahrheit jedoch sind sie die unumschränkten Herrscher des letzteren; sie schränken ihn ein, bestimmen alle Bedingungen einseitig und ändern sie ab, so oft es ihnen gefällt, ohne den anderen Theil beim Vertrage, das Publicum, irgend zu beachten; dies thut aber nicht einmal der Staat bei der Gesetzgebung.

Dies Verhältniß ist unhaltbar, drängt nach Beseitigung. Wenn etwas frei sein muß, so ist es der Verkehr; die ihn bedingenden Verhältnisse bedürfen der größten Klarheit. Diese Klarheit kann aber nicht vorhanden sein bei einer Organisation, die das Heterogenste in sich vereinigt, die einen Zustand wahrer Unnatur darstellt, die der Concurrenz dienen soll und sie vernichtet. Die nöthige Klarheit kann nur erreicht werden durch Zurückführung auf das natürliche Verhältniß, durch Trennung des Nichtzusammengehörigen, durch Arbeitstheilung und Zulassung der freien Concurrenz.

Arbeitstheilung auf dem Gebiete des Verkehrs.

Wird nun das Wesen der Concurrenz dargestellt durch die Arbeitstheilung, welche auf richtiger Vertheilung und Verwendung der vorhandenen Kräfte beruht, so gelangen wir dazu, die Arbeitstheilung zu betrachten auf dem Gebiete des Verkehrs, und wir finden, daß hier zunächst drei Richtungen als völlig verschiedene Zweige hervortreten:

Die Anlage und Verwaltung der stabilen Hülfsmittel des Verkehrs stellt sich in Beziehung auf die Eisenbahnen dar als Bahnbau, Verwaltung und Polizei.

Aufstellung, Unterhaltung und Betrieb der bewegenden Kräfte erscheint als das Gebiet der Traction.

Ansammlung, Versendung ꝛc. der in den Verkehr gelangenden Güter erscheint als Spedition.

Schon die einfache Nebeneinanderstellung dieser drei Glieder zeigt die völlige Verschiedenheit derselben, zeigt, wie völlig abweichend die maßgebenden Grundsätze nach denen dieselben zu behandeln sind und nach welchen sie entwickelt werden müssen, und führt daher zu dem Schluß, daß eine Vereinigung ihrer Leitung in einer Person oder einer Verwaltung zum Schaden Aller gereichen muß. Wenn nicht die härtesten Erfahrungen vorlägen, so könnte aus einer ganz abstracten Entwickelung der Bedingungen, welchen die drei hervorgehobenen Gebiete des Verkehrs unterworfen sind, die Verwirrung abgeleitet werden, zu der eine Durcheinandermischung derselben führen muß.

Bequem für die Verwaltungen ist das gegenwärtige System freilich. Es macht jede Controle ihrer Thätigkeit unmöglich und macht sie aus

Dienern des Verkehrs zu Herrschern desselben. Daher ist auch jeder Widerstand, den sie einer Reform bieten und leisten werden, durchaus erklärlich und von ihrem Standpunkte aus gerechtfertigt. Aber gerade entgegengesetzt liegen die Verhältnisse für den Staat und das Publicum.

Die weitere Entwickelung wird selbst die Hauptzweige der Traction und Spedition in noch anderer Gestalt zeigen. Aber wenn man an eine Reform des Eisenbahnwesens herantritt, so muß auf dem Gebiete der Verwaltung und Polizei deren Grundlage gesucht werden; diese muß unter allen Umständen in die Hände des Staats übergehen. Es ist dabei noch gar nicht nöthig, daß damit sofort auch die Bahnen Staatseigenthum werden. Was aber den Betrieb, sowohl Spedition als Traction anlangt, so werden wir weiter ausführen, daß derselbe zwar vom Staate zu controliren wäre (wie sich auch durch Handhabung der Bahnpolizei durch den Staat von selbst ergeben würde), daß aber seine Entwickelung besser in den Händen von Privaten gedeihen könnte. Jedenfalls aber wäre auch da, wo der Staat den Betrieb in Händen behielte, eine Organisation bedingt, die nichts gemein hätte mit der, wie sie gegenwärtig auch auf Staatsbahnen besteht. Denn im Allgemeinen stehen ja die Staatsbahnen in ihrer Wirksamkeit nicht höher als die Privatbahnen.

Anlage und Verwaltung der Bahnen.

Wir bedürfen hier nur noch einer Zusammenfassung des über diesen Gegenstand bereits Gesagten und in einigen Beziehungen einer Ergänzung.

Sowohl die Anlage der Bahnen und die Verwaltung derselben, gleichviel ob sie sich auf betriebsfähige Erhaltung bezieht, würde theils unter Controle, theils durch Beamte des Staats direct stattfinden. Letzteres gilt insbesondere von der eigentlichen Verwaltung dem Betriebe gegenüber. Demnach würden sämmtliche Beamte, welche an den Körper der Bahn gefesselt sind, niemals Beamte von Privaten, sondern stets Staatsbeamte sein müssen. Dahin gehören: Betriebsinspectoren und Baumeister, Stationsvorsteher, Weichen- und Bahnwärter rc., obgleich dieselben selbstverständlich aus dem Betriebsertrag der Bahnen nicht allein auskömmlich, sondern angemessen ihrer Qualität und wirklichen Verantwortlichkeit zu besolden sind.

Die Anlage der Bahnen selbst würde in mancher Beziehung vereinfacht werden. Zwar würde dies weniger auf die Tracirung zu beziehen sein, aber hinsichtlich der Anlage von Bahnhöfen rc. in das Gewicht fallen. Die Bahnhöfe würden, da die Bahn als solche mit Traction und Spedition nichts zu thun hätte, auch der Einrichtungen entbehren

können, ja entbehren müssen, die im speciellen Interesse der letzteren gegenwärtig vorhanden sind. Hierdurch würde, um zunächst das Allgemeine hervorzuheben, die Sicherheit des Verkehrs ungemein gewinnen. Alle Rangirung auf den Bahnhöfen wäre beseitigt und damit eine Quelle von Unglücksfällen verschüttet, welche in dieser Beziehung besonders bemerkt wird. Die Einrichtung der Bahnhöfe würde nur den Anforderungen zu genügen haben, welche der durchgehende Verkehr der Züge und der Personenverkehr unabweislich an dieselbe stellt; sonst aber würde sie sich darauf beschränken, die Vorbedingungen zu bieten, unter welchen Anlagen, die der Traction und Spedition zu dienen hätten, mit der Bahn in Verbindung treten könnten. Daß hierbei die sorgfältigste Rücksicht auf das allgemeine und besondere Interesse zu nehmen wäre, ist zu sehr geboten, als daß wir es besonders zu berühren haben, ebenso daß die strengsten und sachgemäßesten Bestimmungen etwaige Ausschreitungen der Beamten zu verhindern hätten.

Nur insofern würde Unterhaltung eigener Tractions- und Speditionsmittel auch von Seite der Bahnverwaltung selbst gerechtfertigt sein, als dieselben für den Zweck der Bahnunterhaltung bestimmt wären.

Besondere Betriebsvorschriften haben das Verhältniß der verschiedenen Betriebsarten zu regeln und insbesondere auch zu bestimmen, inwiefern es zuläfsig — entweder im Allgemeinen oder in besonderen Fällen —, daß Tractions- oder Speditionsmitteln der längere Aufenthalt auf den Bahnhöfen gestattet werden kann. Immerhin aber ist als feststehend und aus der Forderung der Sicherheit des Bahnverkehrs absolut hervorgehend zu betrachten, daß den Bahnbeamten in jedem Falle die unbeschränkteste Polizeigewalt gegenüber allen Personen und Verkehrsmitteln zusteht, die auf dem Bahnkörper erscheinen. Widersetzlichkeit von Seiten der Tracteure oder Spediteure hätte deren Ausschließung vom Betriebe oder Mitbetriebe zur Folge. Da jedoch niemals mit so ausgedehnten Befugnissen und in so wichtigen Angelegenheiten Mißbrauch getrieben werden soll, hat über vorkommende Streitigkeiten ein Gericht zu entscheiden, welches nur mit Rücksicht auf die stricteste Uebung des Rechts zusammenzusetzen ist.

Auf diese Grundlage wäre nun die Zulassung der „freien Concurrenz" auf den Bahnen zu bauen, und wir sind der Meinung, daß durch sie viel sicherer den Absichten genügt würde, die einen einheitlichen Betrieb fordern, als dies bisher geschah.

Freie Concurrenz.

Wir haben vor allen Dingen und bevor wir unsere Anschauung entwickeln, wie und inwiefern die freie Concurrenz berufen sein würde,

eine völlig neue Phase auf dem Gebiete des Verkehrswesens hervorzubringen, zu constatiren, daß unser Begriff von der freien Concurrenz nichts mit dem gemein hat, den man gegenwärtig in Deutschland todt reitet. Wir begreifen unter Concurrenz nichts, als was der Ausdruck strict besagt: das gleichzeitige Gehen nach einem Ziele — in unserem speciellen Falle also das gleichzeitige Streben aller in der Gesellschaft dazu Berufenen in Ausbildung und Nutzbarmachung vorhandener oder zu schaffender Mittel die Grundlage der Gesellschaft, den Verkehr nach allen Seiten hin der höchsten Vollkommenheit zuzuführen. Ob dies geschieht durch Vorwärtsgehen auf gleichem Wege, ob auf nebenhin führendem, ob auch auf divergirendem, dies ist völlig gleich, wenn nur der Zweck erreicht wird. Als besondere, aber überaus gewichtvolle Bedingung möchte noch gelten, daß dieses Zustreben mit möglichster Ausnutzung der zu verwendenden Kraft und ohne die mindeste Verschwendung solcher geschehe. — Man sieht, wie sehr sich unsere Anschauung von der herrschenden unterscheidet. — Nach dieser letzteren ist das Ziel aller Concurrenz die Entfaltung der Concurrenz selbst; ob darunter die Gesammtheit aufs Härteste leide, danach wird nicht gefragt. Man behauptet, daß die Concurrenz die geschlagenen Wunden wieder ausgleiche, obwohl dies gar nicht erwiesen ist und nicht erwiesen werden kann, da die Thatsachen täglich widersprechen. Das Richtige ist, daß die Concurrenz gar keine Wunden schlagen soll, sie wird dann auch solche nicht zu heilen haben.

Insbesondere aber ist unser Transportwesen eine furchtbare Darstellung des Concurrenzsystems, wie es gegenwärtig alle Köpfe erfüllt; es repräsentirt eine Capital- und Arbeitsverschwendung ohne Gleichen. Unser Eisenbahnwesen insbesondere besitzt die colossalsten Mittel und leistet auf keinem Gebiete Befriedigendes.

Man hebt als außerordentlich hervor, was die Eisenbahnen leisteten im Kriegsjahre 1870 und 1871. Absolut hingestellt erscheinen diese Leistungen in der That groß; aber wenn man nur diese Leistungen mit den vorhandenen Mitteln, dem zur Herstellung derselben verwendeten Capital und der aufgebrauchten Kraft vergleichen will, so wird man zu einem Resultat gelangen, das die behauptete Großartigkeit auf die gebührende Stellung bald zurückführen wird. Es scheint uns überdies jedes Verdienst auszuschließen, wenn, um eine große außerordentliche Leistung zur Ausführung zu bringen, es nöthig wird, den eigentlichen Zweck einer Institution völlig fallen zu lassen. In der That hätte unser Eisenbahnwesen in der Kriegszeit die Probe seiner Leistungsfähigkeit ablegen müssen; es hat größtentheils schlecht bestanden, hat außerordentlichen Anforderungen nur mit völliger Hintenansetzung der ordentlichen genügen können und damit seine Fähigkeit auch hier nicht bewiesen.

Es ist die der Geschäftswelt, ja dem ganzen Publicum zum höchsten Schaden gereichende völlige Verkehrsunterbrechung zu einer Zeit, wo die ökonomischen Verhältnisse der größten Schonung und Stütze bedurften, mit der die vorhandene Kraft übersteigenden Anstrengung für militärische Leistungen entschuldigt worden. Diese Entschuldigung hält vor der Eisenbahnstatistik nicht Stich.[1]) Durch letztere wird nachgewiesen, daß es nicht an Mitteln fehlt und fehlte, den Forderungen des Verkehrs zu genügen — wohl aber an der Fähigkeit, die vorhandenen Mittel zweckmäßig zu verwenden. Es kann dies freilich wohl auch nicht anders sein; bei einer Culminirung so verschiedenartiger, widerstrebender oder doch schon im Einzelnen eine weite Umsicht erschöpfender Geschäftszweige, wie sie in unseren Eisenbahnverwaltungen vereinigt sind, ist ein anderes Resultat gar nicht zu erwarten. Nur die freie Concurrenz vermöchte andere Verhältnisse zu schaffen, die freie Concurrenz, welche gestattet, daß verschiedene Kräfte in der ihnen natürlichen Weise unbehindert und unbegrenzt neben und mit einander einem Ziele zustreben, indem sie sich gegenseitig unterstützen und ergänzen.

Auch die freie Concurrenz vermag freilich auszuarten zu jener Pseudoconcurrenz, wie sie als Ideal gegenwärtig die Köpfe Derer durchwirbelt, die nicht in dem, was sie für die Gesammtheit erreicht, ihre Aufgabe erkennt, sondern nur in dem, was sie sich selbst gewinnt, die nicht in der kräftigen Mitarbeit der Nebenstehenden eine Stütze zu eigenem Emporsteigen betrachtet, sondern dieselben bekämpft — der es, wie man offen ausspricht, als das erreichenswertheste Ziel gilt, den Concurrenten todt zu machen!

In diesem Sinne besitzen wir freilich heute schon auch auf dem Gebiete des Verkehrs freie Concurrenz, aber wir sehen täglich, wohin sie führt — das Publicum bezahlt ihre Kosten. Eine Aenderung, Besserung ist mit Energie zu erstreben.

Wir hoffen nun, bereits in den früheren Abschnitten unserer Entwickelung eine Grundlage gewonnen zu haben, auf welcher die thatsächliche freie Concurrenz, die Arbeitstheilung, Boden zu gewinnen vermöchte. Wir gaben dem Staate, was ihm gebührt: die Wahrung des allgemeinen Interesses durch Verwaltung der Bahnstrecken. Hierdurch wird das annomale Verhältniß aufgehoben, daß der B o d e n, auf dem sich die Concurrenz entwickeln soll, zum O b j e c t dieser wird und sie so hindert oder aufhebt, statt ihr geebnete Wege zu bieten. Wir wiesen dadurch hin auf eine sehr bedeutende Ersparniß an Capital und lebendiger Kraft, welche sich insbesondere dadurch geltend machen würde, daß eine Häufung sogenannter Concurrenzlinien, wie wir sie jetzt leider schon mannigfach

---

[1]) Vergl. Note S. 32.

finden, während anderwärts das Nöthigste fehlt, bald völlig absurd und endlich unmöglich werden würde. Aber auch dadurch würde sich letzteres Moment geltend machen, daß bei Anlage von Bahnen nur diese selbst und das absolut ihnen Zugehörige in Betrachtung zu ziehen wäre. Weder würde man sich mit Anlage weitläufiger und kostspieliger Rangirbahnhöfe zu befassen haben, noch einen Park von Betriebsmitteln aufstellen müssen, dessen Anschaffung kostspielig ist und dessen Unterhaltung eine Aufmerksamkeit fordert, die viel zu wichtig ist, als daß sie nur nebensächlich erfolgt — wie leider durch die immer noch zu häufig vorkommenden Unglücksfälle angedeutet und auch durch die geringen technischen Fortschritte bewiesen wird, die auf diesem Gebiete, insbesondere hinsichtlich der Speditionsmittel, zum Ausdruck gelangten.

Ohne Zweifel wird auch auf diesem Gebiete ein neuer Aufschwung nicht ausbleiben, wenn eben die zu schaffende freie Bewegung neues Leben gestattet und hervorruft; man wird, indem man sich auf ein besonderes Gebiet beschränkt, demselben alle Vortheile abzugewinnen suchen, die es zu bieten vermag, und wird in dieser Beziehung Ersprießliches erreichen.

Verschiedene Richtungen.

Dem, der klar denkt, wird nie ein Zweifel beikommen, daß es unmöglich ist, mit Sicherheit, ohne von den nach Einer Seite hin maßgebenden Grundsätzen abzuirren, so verschiedene Richtungen zu begehen, wie dies von den Eisenbahnverwaltungen versucht wird.

Die Anlage und die Verwaltung der Bahnen an sich fordert, daß bei ihr nur große weitschichtige Gesichtspunkte, in steter Rücksicht auf die exactesten Grundsätze der politischen Oeconomie, zur Geltung gelangen. Ihr gegenüber besteht nur eine Concurrenz; sie kann nicht gestatten, daß da, wo eine Kraft genügt, mehrere Kräfte verbraucht werden, denn sie muß dies als unersetzlichen Schaden empfinden und sie wird daher nie gestatten dürfen, da, wo eine Bahn oder ein billigeres Verkehrsmittel genügt, ein theureres zu bauen. Eine überflüssig erbaute Bahn ist schon ein directer Verlust dadurch, daß Grund und Boden besserer Verwendung entzogen werden; dieser Verlust erhöht sich insofern, als die auf einer Verkehrslinie nöthigen Unterhaltungskosten verdoppelt, die Betriebskosten bedeutend erhöht und bei dem gegenwärtig beliebten Verwaltungsmodus auch die unnützen Ausgaben noch in die Höhe geschraubt werden; demnach werden die wirklichen Kosten des Verkehrs zwischen zwei Punkten in dem Maße vermehrt, als man Verkehrswege zwischen ihnen erbaut, ohne damit die Grenze des Bedürfnisses einzuhalten. Eine durch die eingetretene Concurrenz herbeigeführte Erleichterung der Verkehrsbedingungen kommt

zwar für den Augenblick dem Verkehr zu Statten; aber sie beweist dennoch nur die Geringfügigkeit derselben, Dem gegenüber was geleistet werden könnte, wenn doppeltes Capital, doppelte Verwaltungskosten 2c. nicht mit ihren doppelten Ansprüchen aufträten. Es ist daher völlig unangebracht, so große Interessen, wie stets die staatswirthschaftlichen sind, beeinträchtigen zu lassen durch so untergeordnete, wie die, welche sich heutzutage unter dem schützenden Mantel der „Concurrenz“ verbergen und überall hereinragen, wo die Eisenbahnverwaltungen das letzte Wort haben bei Entscheidungen über Interessen des Verkehrs. So spricht der Jahresbericht der Rheinischen Bahn pro 1870 aus, daß die Concurrenz in „ihr Gebiet“ übergegriffen habe und hofft, daß vielleicht späteres ähnliches Verfahren von ihrer Seite mit Rücksicht hierauf beurtheilt werde!

Dahingegen ist es dem Bahnbetriebe eigen und natürlich, daß er sich dem Kleinen, vielleicht sogar dem Kleinlichen mit besonderer Neigung zuwendet; in solcher Weise finden die bei ihm leitenden Gesichtspunkte Ausdruck auch im Eisenbahnwesen: Tariffinessen, Concurrenzchicanen und sonstige Kleinlichkeiten sucht man, um sein „Verwaltungstalent“ zu beweisen. Es ist Zeit, daß auch hier ein besserer Boden gewonnen werde. Möge die Kleinlichkeit Ausdruck finden in besserer Kraftverwerthung, besserer Ausnutzung der Transportmittel, exacterem und geschäftsmäßigerem Verfahren gegenüber dem Publicum: dies ist ein besserer Boden, und er wird gefunden werden, wenn die jetzigen Bahnverwaltungen erst erkennen werden, was eigentlich Concurrenz ist; sie haben hiervon bis diesen Augenblick keine Ahnung. Ob auch für den Anfang ein Ueberfluß an Transportmitteln erscheinen werde; ob einzelne unvorsichtige Unternehmer verunglücken mögen: die Gesammtheit gewinnt und das ist es, was wir wollen. Ueberflüssige Transportmittel können nach anderen Plätzen dirigirt werden, überflüssige Verkehrsstrecken nicht, und jene werden daher nicht, wie diese vermögen, wenigstens nicht dauernd, statt den Verkehr zu erleichtern, ihn belasten.

Die freie Verkehrsentwickelung auf den Eisenbahnen.

Durch die Einrichtung der Verwaltung auf den Eisenbahnen in der bereits hervorgehobenen Weise würden dieselben zu einem freien Gebiete umgeschaffen, das nach einziger Maßgabe seiner natürlichen Leistungsfähigkeit und der Regelung im Interesse der Sicherheit, jeder Bewegung, die sich auf ihm geltend zu machen vermöchte, offen wäre. Ein allgemeines Reglement hätte, wie bereits ausgesprochen, die Bestimmungen zusammenzufassen, unter denen jeder Unternehmer mit seinen Betriebs=

mitteln auf dem Gebiete der Bahn erscheinen und die von ihm selbst etwa geschaffenen Anlagen mit dem Bahnkörper in Verbindung setzen dürfte.

Was letztere anlangt, so würden sie bestehen in Verbindungsbahnen nach gewerblichen Etablissements, Rangirbahnhöfen, Maschinenremisen, Lagerhöfen 2c.; wo zu diesem Zweck besondere Weichen nöthig würden, aber nur dann, wären die für diese nöthigen Beamten selbstverständlich vom Staat zu ernennen, aber der betreffende Unternehmer hätte das für Besoldung 2c. nöthige Aequivalent der Bahnverwaltung zu überweisen.

Hinsichtlich des allgemeinen Betriebes der Bahnen würde zunächst nach den Bestimmungen zu verfahren sein, welche hinsichtlich der Tüchtigkeit des erscheinenden Materials zu erlassen wären. Sodann würde sich jeder Unternehmer dem unumgänglichen Betriebsplane zu unterwerfen haben. Man würde jedoch immer vermeiden können, daß dieser Betriebsplan zu einer bloßen lästigen Zwangsjacke ausarte.

Vielmehr wäre der Plan in der Weise festzustellen, daß jeder Unternehmer, sobald er einen Betrieb auf irgend einer Strecke einzurichten beabsichtigt, den darauf bezüglichen Vorschlag bei der für Eisenbahnangelegenheiten errichteten Centralbehörde einzureichen hätte, und daß nur dann, wenn durch den Vorschlag Collissionen entstehen würden, durch diese Behörde Abänderungen vorgenommen werden dürften — immer mit Rücksicht auf die möglichste Ausnutzung des Bahnkörpers; wäre jedoch eine Collission nicht vorauszusetzen, so würde einfach der Vorschlag als Bestandtheil des allgemeinen Betriebsplanes einer Strecke in den Plan eingefügt. Der einmal festgestellte Plan ist von den Betheiligten strict festzuhalten. Jedoch steht es natürlich jedem Unternehmer frei, nach seinen Bedürfnissen neue Vorschläge zu machen und deren Einfügung in den Betriebsplan zu fordern.

Andererseits steht es aber auch der Centralbetriebsbehörde zu, von den Unternehmern Abänderungen eines bestehenden Betriebsplanes zu verlangen oder vielmehr ihnen dieselben aufzulegen. Dies kann jedoch nur geschehen entweder im Interesse des allgemeinen Verkehrs — wenn vielleicht die Einrichtung eines durchgehenden Zuges es bedingt — oder durch etwa nöthig werdende Bauten am Bahnkörper.

Diese allgemeinen, zunächst in polizeilicher Hinsicht wichtigen Andeutungen eröffnen gleichwohl eine Aussicht auf die Grundsätze, welche im Wechselverkehr der Bahnverwaltung und der Betriebsunternehmungen zu gelten hätten. Wir möchten sie summiren unter dem Begriff möglichster Klarheit und Einfachheit der beiderseitigen Beziehungen. So wenig als möglich wäre durch specielle Uebereinkunft zu ordnen, wenn auch sie wohl nicht ganz zu vermeiden wäre. Allgemeine Bestimmungen, die für Jedermann gelten und über deren Sinn und Zweck sich Jeder klar werden könnte,

sind auf einem Gebiete, wie das uns beschäftigende, streng geboten. Die Häufung von Tarifen, Reglements 2c., wie wir sie gegenwärtig auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Deutschland haben, und die nun nichts darstellen, als einen undurchdringlichen Wust, ist völlig zu beseitigen. Sie wird aber auch beseitigt werden können und die Folgen, die daraus erwachsen, werden ebenso ersprießlich und erfreulich sein für das Publicum, welches der Verkehrsmittel bedarf, als für das Capital, in dessen Namen eine solche, täglich unerträglicher werdende Summe von Sünden gegen Ersteres begangen wurden.

Wir bemerken hierzu noch, daß zur Vermeidung von Arbeitshäufung bei der Centralbehörde die Staaten oder Provinzen Unterbehörden errichten könnten.

Traction und Spedition.

Konnte die Verwaltung der stabilen Verkehrsmittel, soweit sie nach jeder Richtung offen stehen sollen und müssen, in völliger Klarheit und Einfachheit, als gänzlich für sich Bestehendes hingestellt werden, so greifen die Gebiete der Traction und Spedition weit mehr ineinander. Es können Umstände herrschen, die es vortheilhaft und zweckmäßig erscheinen lassen, beide vereinigt zu betreiben, und es kann wiederum Veranlassung vorhanden sein, sich auf das Eine oder das Andere zu beschränken.

Schon die Grundzüge einer Gestaltung des Eisenbahn- und Verkehrswesens, wie wir sie bisher vorführten, lassen nach dieser Seite vollen Spielraum und es ist ganz den Verhältnissen und Denen, die diese zu beurtheilen haben, überlassen, die Entwickelung zu bestimmen.

Es ist völlig denkbar, daß sich ein Unternehmer entschließt, sich darauf zu beschränken, Maschinen auf einer gewissen Strecke oder selbst über das ganze Eisenbahnnetz hin, aufzustellen, zu dem Zweck, alle von anderen Unternehmern, die sich mit Spedition beschäftigen, zur Beförderung aufgestellten Wagen ihren Bestimmungsorten zuzuführen. Andererseits können Unternehmer beides, Traction sowohl als Spedition betreiben und nur eigene Betriebsmittel befördern. Beide Betriebsarten können sehr wohl neben einander bestehen, um so mehr, als jede Art für besondere Gebiete des Verkehrs besondere Vortheile darbietet.

Gliederung des Verkehrs.

Bisher haben wir uns fast ausschließlich beschäftigt mit dem Einfluß der Verkehrsmittel auf den Verkehr. Unsere Entwickelung erfordert jedoch, daß wir auch dem Einfluß, den der Verkehr auf die Verkehrs-

mittel ausübt oder vielmehr ausüben sollte, uns zuwenden. Jener ist zuerst zu betrachten als Personenverkehr, ferner als Güterverkehr. Beide zerfallen jedoch in verschiedene Klassen, von denen jede eine besondere und höchst selbstständige Kategorie bildet.

Danach zerfällt der Personenverkehr in Localverkehr und Eilverkehr.

Den Güterverkehr wird man als Eilgutverkehr, als Frachtverkehr im Kleinen und als Massenverkehr aufzufassen haben.

Jede dieser Kategorien fordert eine völlig verschiedene Auffassung und Durchbildung; jede beruht auf andern Grundsätzen. Während es beim Personenverkehr und Massen-Güterverkehr zweckmäßiger erscheinen kann, Traction und Spedition in einer Hand zu vereinigen, so könnte der Localgüterverkehr vielleicht angemessener entwickelt werden bei völliger Trennung beider.

Personenverkehr.

Ebenso wie im Güterverkehr sind zwei völlig verschiedene Momente hier aufzufassen, die beim gegenwärtigen Betriebssystem vermißt werden, aber nicht ohne daß beide Richtungen darunter hart leiden: der Eil- und Durchgangsverkehr und der Localverkehr.

Der Eilverkehr fordert die höchste erreichbare Schnelligkeit und Präcision. Er schließt daher das öftere Anhalten gänzlich aus und kann seiner Aufgabe nur dann erschöpfend genügen, wenn er zwischen den beiden Punkten, zwischen denen er sich bewegt, die kürzeste Strecke innehält. Keiner von diesen Bedingungen wird aber beim gegenwärtigen System entsprochen oder kann ihr entsprochen werden.

Zunächst hat eine nur einigermaßen ausgedehnte Strecke, die dem Eilverkehr dienen soll, eine ganze Reihe verschiedener, in ihren angeblichen Interessen meist collidirender Betriebsverwaltungen zu durchlaufen, gegenüber denen es vielleicht kaum gelingt, eine Eilverbindung zu Stande zu bringen und die, wenn es doch gelang, eine solche Menge heterogener Forderungen geltend gemacht und zur Geltung gebracht haben, daß der ursprüngliche Zweck fast verfehlt wird. Dabei steht noch nicht einmal fest, daß dieser erstrebte Zweck selbst in der beschränkten Weise, wie er durch eine der bisherigen Einrichtungen ins Leben tritt, für das Publicum auch wirklich erreicht wird, denn es ist keinerlei Garantie vorhanden, daß präcis alles Bestimmte zur Ausführung gelangt.

Würde es sich z. B. um Errichtung eines Eilverkehrs zwischen Hamburg und Triest handeln, so kämen im günstigsten Falle nicht weniger als sechs Betriebsverwaltungen in Frage, und wir haben nicht nöthig,

uns weiter über die hieraus folgenden Ergebnisse zu verbreiten. Abgesehen von allem Anderen würde die Strecke nicht in der kürzestmöglichen Zeit überwunden werden und es würde sich oft ereignen, daß der Reisende bei Ankunft an einem Punkte den Anschluß ohne seine Schuld verfehlt hat.

In anderer Weise leidet der Localverkehr. Indem die Züge, welche dem Durchgangsverkehr zu dienen haben, oder solche, welche hauptsächlich für den Güterverkehr bestimmt sind, auch zum Localpersonenverkehr benutzt werden, muß entweder der Fall eintreten, daß der Localverkehr nicht so ausgedehnt betrieben werden kann, wie er es fordert, oder daß er ganz unfruchtbar und illusorisch wird durch seine Unverläßlichkeit. Gleichwohl würde schon die leiseste wirkliche Rücksicht auf die Ausnutzung eines so kostspieligen Verkehrsmittels wie die Eisenbahnen diesem Theil des Verkehrs eine Rücksicht haben zuwenden lassen, die er bis heute noch in den meisten Fällen schmerzlich entbehrt.

Ebenso wie die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs überhaupt alle früheren Erwartungen übertroffen hat, so wird besondere Pflege dieses speciellen Gebiets nicht minder Ueberraschendes herbeiführen.

Eilverkehr.

Wir setzen also voraus, daß sich die Verwaltung und Polizei sämmtlicher Bahnstrecken Deutschlands in der Hand des Staats, eventuell Reichs befinde, und die oberste Leitung derselben einer Centralstelle übergeben sei, welche die Ordnung auf dem Gebiete nach stricten Grundsätzen und Bestimmungen handhabt. Würde sich nun das Bedürfniß geltend machen, zwischen zwei Punkten einen directen Verkehr einzurichten, beispielsweise zwischen Danzig und Mühlhausen im Elsaß, oder fände sich ein Unternehmer veranlaßt, eine diesem Bedürfniß entsprechende Verkehrslinie einzurichten, so würde er seinen Plan der Centralstelle der Verkehrsverwaltung vorzulegen haben. Dieser Plan würde sowohl berühren die Bahnstrecken, welche durch die Verkehrslinien benutzt, die Punkte, welche in den Verkehrsbereich derselben gezogen, den Aufenthalt, der an jedem dieser Punkte genommen, ferner wie oft der Verkehr stattfinden und welche Zeiten derselbe einhalten soll. Die Centralstelle für den Verkehr hat den Antrag binnen kurzer Frist zu prüfen und wenn sie findet, daß derselbe zur Ausführung gelangen kann, ohne daß er in eine der bestehenden Verkehrslinien störend eingreift, so ist eine Veränderung am vorgelegten Plan nicht vorzunehmen; doch kann, wenn die Verkehrsstelle findet, daß vortheilhafte Punkte bei dem beabsichtigten Unternehmen außer Acht gelassen sind, dieselbe den Unternehmer darauf aufmerksam machen. Beharrt der Letztere jedoch auf seiner Ansicht, so hat die Verkehrsbehörde die neue Verkehrslinie einfach in den

aufzustellenden neuen Verkehrsplan aufzunehmen. Dagegen ist der Unternehmer nun zur stricten Einhaltung des Plans verpflichtet und hat eine Caution zu leisten.

Ist dagegen mit Einrichtung der neuen Verkehrslinie ein Eingriff in den Betrieb bereits bestehender Linien verbunden, so hat das Verkehrsamt sorgfältig, doch ebenfalls binnen kürzester Frist, alle einschlagenden Verhältnisse zu prüfen und das als angemessen sich Ergebende zunächst als Vorschlag allen Betheiligten mitzutheilen. Erfolgt keine Einwendung oder ist solche nicht sachlich begründet, so verfügt die Behörde die nöthigen Abänderungen. Auf Appellation hiergegen entscheidet die höchste Reichsbehörde endgültig. Im Allgemeinen ist aber wohl anzunehmen, daß ein Unternehmer vor Feststellung seines Betriebsplanes einem genauen Studium der bestehenden Verhältnisse sich hingegeben hat, und insbesondere mit den zum Zweck des Localverkehrs bestehenden Unternehmungen in solches Einvernehmen getreten wäre, wie es der neuen Linie nützlich sein könnte. Aber er hat niemals einen Widerstand zu bekämpfen, der geeignet wäre, das Erstrebte völlig zu verhindern, wie es gegenwärtig der Fall sein würde. Die Reichsbehörde, gebunden an strenge Normen, überdies beim eigentlichen Bahnbetriebe völlig unbetheiligt, ist vielmehr interessirt insofern, als sie die naturgemäße Entwickelung des Verkehrs im Allgemeinen und den jeder Verkehrslinie im Besonderen im Auge hat.

Auf diese Weise aber würde sich ein wirklicher Personen-Durchgangs- und Eil-Verkehr zu entwickeln vermögen. Behalten wir die von uns angenommene Verkehrslinie im Auge, so würde dieselbe ein von dem Gestade der Ostsee bis an die französische und Schweizergrenze reichendes völlig einheitliches Unternehmen darstellen. Seine Betriebsmittel würden, ohne wechseln zu müssen, also auch ohne das Publicum zum Wechseln zu nöthigen, dieselben bleiben von einem Endpunkt bis zum andern, ebenso würden dieselben Beamten, mindestens die Beamten desselben Unternehmers, den Zug begleiten vom Ausgangspunkt bis an das Ende der Linie. Ferner würden die Betriebsmittel, dem einen bestimmten Zweck dienend, diesem Zweck angemessen eingerichtet sein und den Comfort bieten können, den das ununterbrochene Reisen über lange Strecken angemessen erscheinen läßt. Gleichwohl würden die dem Publicum für die Fahrt abgeforderten Preise, ohne Eingriff von außen, mäßig sein und mäßig sein müssen. Es würde aufhören, daß das von den Eisenbahnverwaltungen höchst ungleich behandelte Publicum, welches die niederen Klassen zu benutzen genöthigt ist und daher vom Eilverkehr fast gänzlich ausgeschlossen ist, gleichwohl thatsächlich die Kosten von jenem trägt. Der durchgehende und allgemeine Verkehr würde für alle Klassen der Gesellschaft und dadurch erst wahrhaft nutzbar werden. Es dürfte sich sogar bald heraus-

stellen, daß der Eilverkehr billiger würde als der Localverkehr; durch das seltenere Halten der Züge würde größere Ausnutzung der Kraft gestattet und dadurch, daß eine größere Zahl von Reisenden und auf größere Strecken sie benutzt, treten an sich höchst günstige Verhältnisse ein.

Es würde unter den berührten Voraussetzungen ein wirklicher Eilverkehr geschaffen sein, während das, was wir jetzt unter diesem Namen besitzen, denselben nicht entfernt verdient. Der Betrieb würde mit einer effectiven Schnelligkeit von 80 — 100 Kilometer in der Stunde stattfinden können und die weite Strecke, die wir im Auge haben, wäre vielleicht in kürzerer Zeit durchlaufen, als man gegenwärtig nöthig hat, um von Berlin nach Chemnitz und zurück zu gelangen.

Local-Personen-Verkehr.

Wenn aber der Eilverkehr im Personentransport völlig seinem Zweck entsprechen soll, der darin besteht, die sich immer mehr geltend machenden Beziehungen entfernter Kreise in präciser und überhaupt entsprechender Weise zu unterhalten und ersprießlich zu entwickeln, so muß der Localverkehr mit ihm in innige Beziehung gebracht werden. Die gegenwärtig bestehenden Verhältnisse beweisen, daß dies nicht geschehen kann durch Vermischung beider, welche nur zu Unvollkommenem nach beiden Richtungen führt. Denn während der Eilverkehr ein weites Gebiet naturgemäß umfaßt und zu umfassen hat, ist der Localverkehr auf einen engen Kreis und seine Interessen angewiesen, die aber nicht minder wichtige Gesichtspunkte darbieten und bei ihrer Wichtigkeit und Verzweigung die sorgsamste Pflege erheischen.

Der Localverkehr hat den Eilverkehr zu ergänzen und zwar erschöpfend zu ergänzen; er hat daher organisch in ihn einzugreifen. Beider Concurrenz ist daher eine solche im besten Sinne. Es ist Aufgabe des Localverkehrs, vom Eilverkehr an den großen Sammelpunkten, die sich für diesen bilden werden, Das zu übernehmen, was nach den kleinen und kleinsten Auffangungspunkten bestimmt ist und Zugehendes ihm von da zuzuführen; hiermit ist die Vermittelung des Verkehrs zwischen diesen kleinen Punkten selbstverständlich verbunden. Aus dieser Aufgabe ergiebt sich, daß dieser Localverkehrsbetrieb weniger durch große Schnelligkeit als durch umfassende Berührung auch kleiner Orte sich auszeichnen muß. Dies ist bisher mannichfach vernachlässigt worden und zwar nicht zum Nutzen für das Einzelne, ebensowenig aber auch zum Nutzen für das Allgemeine.

Die ganz anderen Bedingungen des Betriebes im Localverkehr gegenüber denen im Eilverkehr bedingen aber auch meist eine einigermaßen

andere Behandlung desselben oder können dieselbe bedingen; wogegen unter Umständen auch ganz gleiche Grundsätze beim Localverkehr von Seiten der Bahnverwaltung Platz greifen können wie beim Eilverkehr.

Der Localverkehr kann wiederum zerfallen in den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Punkten des Eilverkehrs und in den Verkehr auf Vicinalbahnen. Während nun beim Verkehr zwischen zwei oder mehreren Punkten des Eilverkehrs meist der Fall stattfinden wird, daß man ganz dieselben Grundsätze, mit den unten berührten unbedingt nöthigen Einschränkungen, wie beim Eilverkehr den Unternehmern gegenüber gelten lassen und aufrecht erhalten kann, so wird beim Betriebe von Vicinalbahnen öfter der Fall eintreten, daß um diesen Betrieb nur zu erreichen, besondere Vergünstigungen, wie z. B. ausschließliche Zulassung eines Unternehmers, zugestanden werden muß. Vorausgesetzt nur, daß hierbei die allgemeinen Interessen genügend bewahrt bleiben — wie wir auch noch berühren werden —, so hat dies auch gar nichts Bedenkliches. Es wird auf keinen Fall hieraus ein solcher Zustand sich zu entwickeln vermögen, wie er gegenwärtig nicht selten den Nutzen einer Eisenbahn für das Publicum völlig illusorisch macht.

Um nun aber einen solchen Nutzen für das Publicnm thatsächlich herbeizuführen, ist es nöthig, daß hinsichtlich der Zulassung von Unternehmern der Centralbahnverwaltung des Reichs weitergehende Rechte eingeräumt werden. Dieselbe muß befugt sein zu prüfen und festzustellen, ob dem beabsichtigten Zwecke bei Aufstellung eines Unternehmens genügt wird; sie kann die Zulassung abhängig machen von der für nöthig erachteten Erweiterung, ohne doch dabei an sich Fremdes fordern zu dürfen. Insbesondere ist hierunter zu verstehen das exacte Eingreifen in den bestehenden Eilverkehr und weiteste Ausdehnung des Localverkehrs auf die längs der Bahn liegenden Ortschaften. Es wird ebenso gefordert werden dürfen, daß bei eintretenden Veränderungen im Eilverkehr der Localverkehr sich diesem accomodire, wenn nicht gegenüberstehende überwiegende Localinteressen es als unthunlich oder doch schädlich erscheinen lassen.

Was die Einrichtung des Localbetriebes anlangt, so wird sie nach zweierlei Richtung hin von der, welche beim Eilverkehr als zweckmäßig erscheinen wird, abweichen können. Während hier es im Interesse der Pünktlichkeit des Verkehrs zweckmäßig sein wird, Traction und Spedition zu verbinden, kann es beim Localverkehr sich empfehlen, beides zu trennen, oder derselbe kann sich auch dahin entwickeln, beides ebenfalls zu vereinigen und sogar auch den Güterverkehr zu umfassen, wenn auch nur in der Weise, daß mit den vorhandenen Maschinen oder in den planmäßigen Localzügen auch Güterwagen befördert werden; dies wird abhängen von

den örtlichen Verhältnissen oder den Anschauungen und Erfahrungen, die sich über die vortheilhafteste Art des Betriebes, beziehungsweise über die Arbeitstheilung auf demselben herausbilden werden.

Tractionsarten.

Es kann sich durch die Erfahrung vortheilhafter erweisen, daß Unternehmer sich darauf beschränken, nur die zum Betrieb nöthigen Maschinen aufzustellen und sie gegen Vergütung entweder Jedermann zur Benutzung überlassen oder in bestimmten Coursen über die Strecken laufen lassen und dabei das bereit gestellte Speditionsmaterial zur Beförderung aufnehmen. Es können ebenso beide Arten der Verwendung von einem Unternehmer ins Auge gefaßt werden.

Es ist nicht zu verkennen, daß es von höchstem Werth für eine Sache ist, wenn ihr die ausschließliche Aufmerksamkeit einer Person oder Institution zugewendet ist — und unsere ganze vorliegende Arbeit sucht dies zu beweisen. Daher würde auch die weitere Entwickelung des Maschinenwesens auf dem Verkehrsgebiete einen ungeheuren Impuls empfangen, wenn Unternehmer ausschließlich mit dessen Betrieb sich beschäftigten. Hierzu würde das Mittel gefunden sein, einerseits in der Ueberlassung von Maschinen auf bestimmte Bedingungen, z. B. an Unternehmer von Eilzügen, welchen dadurch die Vortheile den eigenen Besitzes gewonnen wären, ohne Aufwand des nöthigen Capitals; andererseits in Errichtung von Streckencoursen, auf welche sich der Localverkehr zu stützen vermöchte.

Güterspedition.

Die allgemeinen Grundzüge sind hier dieselben wie auch beim Personenverkehr; nur tritt hierzu noch eine Verkehrskategorie hinzu. Wir haben zu betrachten: Localverkehr, Eilverkehr, Durchgangs- und Massenverkehr. Ebenso wie beim Personenverkehr erfordert jede dieser Kategorien eine besondere Behandlung und Durchbildung, obgleich sie, insbesondere Localverkehr und Massenverkehr, vielfach ineinandergreifen werden.

Wie bei dem Personenverkehr denken wir uns auch hier große Verkehrscentren gebildet, an welchen die Güter eines Districts zusammenströmen würden, um von hier ihren Bestimmungsorten zugeführt zu werden. Fast ebenso wie beim Personenverkehr würden sich hierbei die Grenzen ergeben, welche die Kategorien trennen und wo sie zusammenlaufen, ineinandergreifen.

Ein überaus hohes Gewicht legt man gegenwärtig auf die Möglichkeit, bei Versendung der Güter dieselben ohne Umladung an ihren Zielpunkt

bringen zu können. Es ist zwar diese Möglichkeit in der That von hohem Werthe, allein sie wird in der Praxis sehr zurücktreten müssen vor den anderen Gesichtspunkten, die sich im Verkehr geltend machen. Ausschlaggebend ist vor Allem der Kostenpunkt.

Der erste Grundsatz, der bei Beurtheilung der Verkehrsverhältnisse in Betracht kommen muß, ist nach unserer Anschauung der, daß jeder Gegenstand, der in den Verkehr eintritt und Verkehrsmittel beansprucht, auch die Kosten, die dadurch erwachsen, selbst trage. Er soll nach Thunlichkeit verschont bleiben mit Belastung durch fremde Spesen, aber er soll auch nichts abzuwälzen vermögen von dem, was ihm selbst zukommt. Bisher ist jedoch wenig gethan worden, der thatsächlichen Einführung dieses Grundsatzes in den Verkehr sich zu nähern; man mag hier und da bei Aufstellung der Tarife sich bewußt gewesen sein, daß man auf demselben zu basiren habe, aber nirgend finden wir denselben als maßgebend hervorgehoben oder erkennbar, überall rechnet man blos mit der „Concurrenz". Auch ist der Grundsatz auf dem Wege der Gütertarifirung gar nicht zu erreichen, man wird ihm allein nahe zu kommen vermögen auf dem Wege der Arbeitstheilung.

Durch die Arbeitstheilung auf diesem Gebiete würde aber die Versendung ohne jede weitere Umladung fast gänzlich ausgeschlossen. Sie könnte und würde nur da angewandt werden, wo von Haus aus ganze Wagenladungen in Frage kämen; ferner bei qualificirten Gütern, deren Umladung mit bedeutender Gefahr für dieselben verbunden wäre, die dann aber auch mit Recht die sich ergebenden höheren Kosten des Transports zu tragen hätten; endlich da, wo selbst bei unvollständigen Wagenladungen die Kosten der Umladung die Mehrkosten des Transports erreichen oder übersteigen würden.

Bei Berechnung der Tractions- und Speditionskosten sind einzig und allein folgende Momente zu beachten und als Maßstab gelten zu lassen: Das Gewicht oder der Raum des Gutes an sich, als Vertheilungseinheit der Kosten; auf dieselben ist das Gewicht der Wagentara zu vertheilen als unumgängliche Erhöhung des Eigengewichts der Güter während der Spedition. Indem nun die wirklichen Tractionskosten, die sich auf einer Strecke ergeben, festgestellt und in angeführter Weise vertheilt werden, ist der möglichst genaue Betrag der Versendungskosten für das einzelne Gut gewonnen.

Localgüterverkehr.

Aus der oben gegebenen Auffassung ist die Aufgabe und der Zweck des Localverkehrs abzuleiten. Er wird an den kleinen Punkten des Verkehrs

die sich zur Versendung darbietenden Güter aufzusammeln, zu verladen und möglichst in ganzen Wagenladungen den nächstgelegenen Verkehrsmittelpunkten zuzuführen haben; es versteht sich von selbst, daß hiermit die Rückführung der am Speditionsplatz vorgefundenen Güter Hand in Hand geht. Ob dieser Verkehr nun durch Unternehmer ausgeführt wird, die an den kleinen Plätzen wohnen und ob dieselben eigene Transportmittel oder fremde verwenden, ist ohne Bedeutung; aber die Vortheile für den allgemeinen Verkehr springen in das Auge.

Wir sehen ab von nochmaligem Hervorheben des Einflusses, der schon auf den Bau und die Verwaltung ausgeübt wird dadurch, daß keine umfassenden Anlagen für den Güterverkehr mehr nöthig sind, ein bedeutendes Beamtenpersonal übrig wird und eine große Verantwortlichkeit wegfällt. Aber wir haben zu betonen, wie der Verkehr auf den Bahnstrecken selbst sich vereinfachen muß, was nicht allein auf ihre Leistungsfähigkeit, sondern auch auf ihre Erhaltung von bestem Einfluß sein wird. Jene Unzuträglichkeiten und die Langweiligkeit, wie sie gegenwärtig dem Eisenbahnverkehr eigen sind, werden sofort verschwinden; die Güterzüge werden so rasch verkehren können, wie gegenwärtig die Personenzüge, ja sogar rascher, denn sie werden sich nicht aufzuhalten haben bei Ein- und Ausladung von Gütern und langweiliger Rangirung der Züge. Sobald ein Zug überhaupt auf der Bahn erscheint, ist er bereits rangirt; er giebt an den einzelnen Stationen, die er berührt, nur Wagen ab, die er am Speditionsplatze empfing, und nimmt solche auf, die er dahin zurückführt; nur ausnahmsweise wird es vorkommen, daß Stationen mit Umgehung des natürlichen Speditionsplatzes unter sich oder nach entfernteren Punkten verkehren; aber auch in diesem Falle wird eine Verzögerung sich nicht ergeben.

Thatsächlich aber empfängt jeder Punkt des Verkehrs in natürlicher Weise den Platz angewiesen, der ihm seiner Bedeutung nach zukommt. Plätze mit bedeutender Ausfuhr und Einfuhr werden ihre Bezüge und Versendungen rasch und mit geringeren Kosten ausführen, da sie vermöge ihres größeren Umsatzes rascher eine Ladung haben werden, das gebotene Verkehrsmittel öfter benutzen können und ihr Material vortheilhafter auszunutzen vermögen; in gewissem Grade wird ihnen sogar eine Emancipation vom Hauptverkehrsplatze möglich sein. Dahingegen werden kleinere Plätze diese Vortheile freilich entbehren, sie werden einen öfteren, über die Mittel ihres Umsatzes hinausgehenden Verkehr nur mit größeren Kosten erkaufen können; aber sie werden auf eigenen Füßen stehen und haben schließlich bis zu einem gewissen Grade es in ihrer Hand, durch energische Thätigkeit weiter zu gelangen. Soweit wir übrigens persönlich die Verhältnisse in Deutschland kennen und aus der allgemeinen Verkehrsentwickelung schließen

können, würde selbst der kleinste Punkt es dahin bringen, eine tägliche Güterversendung zu erreichen.

Was die Traction auf diesem Gebiete anlangt, so möchte es sein, daß sie in vortheilhaftester Weise mit der des Personen-Localverkehrs verbunden wäre; es würde dies, wie aus der eingetretenen Einfachheit im Güterverkehr resultirt, weitaus ohne jene übermäßigen Vexationen geschehen können, denen das Publicum gegenwärtig da ausgesetzt ist, wo Personen- und Güterverkehr verbunden sind.

Massenverkehr.

An den Speditionsplätzen würden die Güter aus den kleinen Plätzen zusammenströmen; hier würden sich die Einrichtungen in bester Weise vereinigt finden, welche dem Massenverkehr zu dienen haben, Rangirbahnhöfe und Umladeplätze für Eisenbahnen und Canäle; sie würden um so entsprechender und ökonomischer angelegt sein, als sie nicht einer Monopolisirung sondern dem allgemeinen Interesse ihr Entstehen zu verdanken hätten.

Die Etablissements, welche diesem Massenverkehr gewidmet wären, hätten am besten von jeder anderen Thätigkeit zu abstrahiren; den Kleinverkehr würden sie eben nur insofern in ihren Bereich ziehen, als sie die durch denselben zugeführten Güter aufnähmen und umspedirten. Sie können selbst sogar von der Aufstellung eigener Transportmittel absehen, sofern eine Organisirung, wie wir sie noch kurz erörtern, dies thunlich machen würde; die sorgsame Durchführung der reinen Spedition erfordert schon eine so bedeutende Thätigkeit, daß es als Ueberlastung betrachtet werden müßte, würde mit ihr noch die Aufgabe verbunden, welche sich an die Verwaltung der Transportmittel knüpft. Auch darf der Einfluß nicht verkannt werden, der auf die Leitung der Spedition dadurch ausgeübt werden könnte, daß der Spediteur als Eigenthümer des einen Speditionsmittels dasselbe auf Kosten der Güter vor anderen billigeren und zweckmäßigeren, welche zu Gebote stehen, bevorzugte.

Wie der Spediteur an einem Centralpunkte einerseits den Spediteuren der von ihm abhängigen Plätze als Correspondent erscheinen würde, so würde dies andererseits in gleicher Weise der Fall sein im Verhältniß zu den Spediteuren der anderen Verkehrscentren[1]). Er würde sämmtliche nach einem District bestimmte Ladungen denselben zum weiteren Verfahren zugehen lassen. Dasselbe Verhältniß, wie es bereits im Localverkehr hervortrat, indem dessen Kosten sich regelten durch seine Entwickelung, erscheint

[1]) Die Verkehrseinrichtung des Buchhandels bietet hierfür bereits ein Vorbild, das mannigfach nachahmenswerth sein dürfte.

hier abermals. Sie werden hoch sein dahin, wohin nur selten Sendungen gemacht werden und von wo Rückfracht nicht zu erwarten ist; sie werden billiger sein und öfter stattfinden, wenn sich bedeutender Wechselverkehr geltend macht; sie werden aber am billigsten sein und es wird überhaupt die beste Verkehrsgrundlage gewonnen sein, wenn sowohl Land- als Wassertransport stattfinden kann und die Bedeutung der fraglichen Punkte insbesondere letzteren in umfassender Weise benutzen läßt.

Bald genug würde übrigens der freie Speditionsverkehr die Wege und Punkte gefunden haben, welche er im Auge behalten muß, will er seinem nächsten Zwecke dienen; wo die directe Spedition unzweckmäßig erschiene, könnte er die indirecte wählen; sein Interesse würde in der That das des ihm anvertrauten Gutes sein, dessen Vernachlässigung sich bitter rächen könnte dadurch, daß es andere Wege ginge. Und diese Möglichkeit würde ganz andere Garantien bieten für alle beim Verkehr Betheiligten, als die strengsten Gesetze; die gute und billige Versendung der Güter, die oft den Kaufmann die Vergangenheit zurückwünschen läßt, würde sich wieder einfinden.

Eilgutverkehr.

Es dürfte fraglich sein, ob diese Kategorie des Verkehrs nach so gründlicher Reform, wie wir sie im Auge haben, noch ferner irgend einen Werth haben würde. Ist dieselbe doch gegenwärtig kaum als etwas anderes zu betrachten, als die Ausbeutung eines übermächtig gewordenen Uebelstandes durch die Verursacher dieses Uebelstandes selbst. Ein in der gedachten Weise entwickelter Verkehr aber dürfte das Eilgutwesen, theilweise wenigstens, späterhin aber völlig entbehrlich machen. Sofern aber dennoch dessen Aufrechterhaltung als zweckmäßig erschiene und wirksam sein sollte, so wäre freilich der Betrieb desselben nur durch die Personenzüge möglich, gleichviel ob Local- oder Schnellzüge. In diesem Falle wären, wie gegenwärtig auch, diesen Zügen besondere Wagen beizugeben, welche dem Eilgutverkehr zu dienen hätten.

Specialverkehr.

Einzelne Gegenstände der Versendung, zu deren Transport besonders geartete Transportmittel zweckmäßig sind, würden vielleicht deshalb von den Unternehmern nicht in den Bereich ihrer Thätigkeit gezogen werden; aber dies wäre kein Rückschritt gegen den gegenwärtigen Zustand. Vielmehr würde die volle Freiheit, welche im Verkehrswesen herrschend wäre, auch nach dieser Richtung belebend und ermunternd wirken. Die Versender werden in ausgedehnterem Maße besonders zweckmäßige Verkehrs-

mittel aufstellen, wenn sie eine unbeschränkte Befugniß hierzu besitzen, als gegenwärtig, wo sie diese Befugniß zwar auch erlangen können, aber doch auch erst erlangen müssen.

Transportmittel.

Wir sprachen aus, welche Gründe dem allgemeinen Verkehr gegenüber es als wünschenswerth erscheinen ließen, daß auch eigentliche Spedition und Verwaltung der Gütertransportmittel getrennt seien. Neben dem oben angeführten Vortheile, der aus völlig unabhängiger Disposition über alles sich darbietende Verkehrsmaterial für die Spedition entspringt, würde auch noch der kommen, daß nach der Ankunft am Bestimmungsorte das letztere sofort wieder zur beliebigen Benutzung am Platze bereit wäre. Dem stünde freilich entgegen die beschränktere Disposition bei eintretendem Mangel an Material, wodurch dann leicht sich die Nachtheile für die Gemeinsamkeit ergeben könnten, welche eine übermäßige Entwickelung der Speculation, die sich auf dieses Verhältniß bauen könnte und bauen würde, stets zur Folge hat. Dennoch würde selbst eine solche Entwickelung dem Zustande vorzuziehen sein, wie er gegenwärtig besteht und den man von gewisser Seite als den Zustand freier Concurrenz des Bahnverkehrs bezeichnet.

Es würde überhaupt, so lange der Zustand bestünde, der zunächst zu erstreben wäre und der sich in angeführter Weise für uns als der der freien Concurrenz charakterisirt, von staatlichen Eingriffen in die Art des Geschäftsbetriebes der Spediteure gar nicht die Rede sein, und bliebe ihnen durchaus überlassen, die Grenze selbst zu ziehen, wie weit sie ihre Thätigkeit auch in Beziehung auf die Verkehrsmittel auszudehnen für angemessen halten würden. Unsere Andeutungen über die Arbeitstheilung erscheinen als rein persönliche Andeutungen über die beste Art der Entwickelung jener, die durch die Praxis mannigfach modificirt werden möchten.

Organisation.

Das endliche Ziel aller Bestrebungen auf dem Gebiete des Verkehrs wird freilich weit über die Schaffung einer völlig freien Concurrenz, die, möge sie sich innerhalb der angemessensten und strictesten Principien bewegen, doch immer in Gefahr sein wird, in die unersprießlichsten Abirrungen zu verfallen, weit hinaus liegen. Eine großartig gedachte, völlig in der Hand der gesammten Gesellschaft ruhende, nur und zu jeder Zeit in deren Interesse arbeitende Organisation des Verkehrs und demgemäße Zusammenfassung ihrer Mittel ist die Aussicht, die uns vorschwebt

und deren Verwirklichung nicht ausbleiben wird. Aber sie kann nicht plötzlich vollendet vorliegen; sie zu erreichen, haben wir durch viele Irrthümer hindurchzugehen, viele Rückschläge zu erleiden. Sie wird an sich nichts Neues sein und manche kleinere Erscheinung vor sich haben, die lange bevor sie selbst ins Leben eintritt, den Segen ihrer Verwirklichung vorführt, die Möglichkeit ihrer Ausführung beweist. Heute fehlt zwar noch nicht jede Grundlage für diese Organisation, aber die mächtigsten ihrer Pfeiler, welchen sie selbst nur Abschluß und Krönung sein wird, werden erst nach langer Zeit gebaut sein können.

Tarifirung.

Von Tarifirung, wie sie für Versendung der Güter gegenwärtig besteht, würde natürlich ferner nicht die Rede sein. Die Kosten der Güterversendung würden sich ergeben aus den natürlichen Verhältnissen, die sich darstellen durch sämmtliche Einflüsse, welche beim Verkehr im Allgemeinen, wie unter besonderen, allerdings auch örtlichen Bedingungen, auftreten. Immer ist im Auge zu behalten, daß jedes Verkehrsobject nach Thunlichkeit mit den für dasselbe sich aus der Verkehrsbewegung wirklich ergebenden Kosten belastet werde; daß man hiermit nur einem unbestreitbaren Grundsatze gerecht würde, ist offenbar. Daher können wir uns auch weder mit den Vorschlägen befreunden, die einen absoluten Einheitssatz auch für den Güterverkehr im Auge haben — so bestechend dies auch ist —, noch auch mit der Zoneneintheilung, die ebenfalls Vertreter hat. Der Einheitssatz ist wohl da anwendbar, wo es sich um fast völlig gleichartige Versendungsobjecte, wie im Briefverkehr, handelt, wo außerdem auch Sendung und Rücksendung sich beinahe ausgleicht; aber sie muß zu den größten Ungerechtigkeiten — und zwar zu Ungerechtigkeiten von tiefgehenden Folgen — führen, auf einem Gebiete, wo nicht selten das gerade Entgegengesetzte eintritt.

Bei einer Gliederung des Verkehrs und einer Arbeitstheilung bei demselben, wie wir sie im Auge haben, würden natürlich verschiedene Factoren mit ihren Ansprüchen dem beförderten Object gegenüber auftreten. Dies findet thatsächlich auch bei dem jetzigen Eisenbahnbetriebe statt, denn alle Thätigkeiten, die späterhin bei der Beförderung auszuüben sind, treten auch gegenwärtig auf; aber sie werden sich bei der Arbeitstheilung völlig klar darstellen, während es gegenwärtig zwar nicht unmöglich, aber doch schwierig ist, die Thätigkeit der einzelnen in Frage kommenden Branchen und die Kosten derselben zu bestimmen.

Zunächst kommt bei der Feststellung der Transportkosten die stabile Anlage, deren Herstellung beziehentlich Verzinsung und Amortisirung,

Unterhaltung und Verwaltung in Betracht. Nach diesen Momenten wird zu bestimmen sein, welche Erhebung von den Verkehrsobjecten, welche die Anlage benutzen, für die stabile Anlage zu machen sind. Bei Eisenbahnen erscheint als natürlichster Maßstab hierbei die Zahl der Achsen, wobei zwischen Locomotiv- und Wagenachse vielleicht ein Unterschied gemacht werden kann. Es würde dabei gleichgültig bleiben, ob dieselben beladen wären oder nicht.

Ist es auch unleugbar, daß ein Unterschied besteht zwischen der Einwirkung, den beladene und den unbeladene Fahrzeuge auf den Bahnkörper bei dessen Berührung ausüben, so ist dieser Unterschied doch ein verhältnißmäßig geringer. Aber die Gleichstellung beider wird auch die Spedition veranlassen, möglichst nur beladene und zwar vollbeladene Wagen transportiren zu lassen, auch würde der vortheilhafteren Construction der Wagen mehr Aufmerksamkeit zugewandt werden. Ueber die Feststellung der betreffenden Tarife könnte, insbesondere bei mehr entwickeltem Ausbau unseres Bahnnetzes, der Concurrenz die Entscheidung überlassen bleiben; würde aber doch eine Normirung in dieser Beziehung für zweckmäßig gehalten, so könnte sie nur dahin gehen, daß bei Steigerung der Erträgnisse aus einer Bahnstrecke über einen gewissen Satz hinaus Herabsetzung des Tarifs für die Bahnbenutzung zu erfolgen hätte.

Analog wie bei Benutzung der Bahn das eigentlich Ausschlaggebende, die unmittelbare Berührung derselben, zur Berechnung zu gelangen hätte, so würden die Tractionskosten sich berechnen nach dem wirklichen Kraftaufwand, der nöthig wäre eine gegebene Last, Brutto und Netto, zu befördern, hieraus würden schließlich die Kosten der Spedition, einschließlich der Wagenbenutzung, in ihrer Totalität und für das einzelne Object hervorgehen. Sie würden am geringsten sein für sehr belebte Straßen, auf denen insbesondere auch keine außerordentliche Anstrengung bei der Traction zu machen wäre und wo die in Frage kommenden Güter möglichste Ausnutzung der Fahrzeuge ermöglichten; einer oder der andere ungünstigere oder günstigere Umstand würde seinen Einfluß äußern. Dies könnte sich bis zu dem Maße steigern, daß die Herstellung und der Betrieb einer Eisenbahn nach irgend einem Punkte, obwohl für diesen höchst wünschenswerth, sich gänzlich verböte. Aber selbst dies würde ein treffliches Resultat sein. Denn man würde dann beginnen, die einseitige Richtung, die man im Eisenbahnwesen bisher einhielt und welche thatsächlich Stillstand und Rückgang ist, zu verlassen und Bahnen einzuschlagen, die längst geöffnet sind, auf denen aber, wie es scheint, Deutschland ebenfalls nur langsam nachfolgen will.[1])

[1]) Die beiden wichtigen Erfindungen der Drahtseil- und Pfostenbahnen erscheinen insbesondere berufen, ergänzend in unser Verkehrsmittelsystem einzutreten.

Weitere Verkehrsentwickelung.

Wir haben in unserer bisherigen Darstellung uns vorzugsweise auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens bezogen, da dasselbe gegenwärtig im Vordergrunde steht, das meiste Interesse erregt, die meiste Pflege erfährt und in gewisser Beziehung auch die erste Stelle unter den Verkehrsmitteln einnimmt und einnehmen wird. Doch haben wir auch vielfach hingedeutet auf die energische Inangriffnahme neuer Thätigkeit in den übrigen Zweigen des Verkehrs. Insbesondere ist der Verbesserung der Schifffahrt die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und ihre Ergänzung durch ein Canalnetz zu erstreben, bei dessen Anlage jedoch nur das allgemeine Interesse in Betracht kommen darf. Auch hat man sich wohl zu hüten, das wirklich Zweckmäßige, durch die Natur Gebotene zu vernachlässigen, um Ideen zu verwirklichen, die zwar den Anschein einer gewissen logischen Entwickelung bieten, aber dennoch zu verwerfen sind. Es ist nicht zu verkennen, daß practische Oekonomen gegenwärtig Tüchtiges leisten, zur Arbeit auf dem Boden der Wasserstraßenentwickelung anzuregen. Aber selbst die bedeutendste Arbeit in dieser Beziehung: Meitzen, Topographische Erwägungen über den Bau von Canälen in Deutschland, begünstigt unserer Ansicht nach viel zu sehr den Bau von Canälen gegenüber der bloßen Flußregulirung.

Ein Canal ersetzt den Fluß, dies wird zugegeben werden müssen, immer nur höchst unvollkommen; er hat allerdings keine Strömung, aber

---

Die ersteren haben auch bereits größere Aufmerksamkeit auf sich gezogen und werden insbesondere innerhalb gewerblicher Etablissements ihren Platz finden. Nicht minder Bedeutendes zu leisten werden aber auch die Pfostenbahnen berufen sein. Wir finden sie beschrieben im „Practischen Maschinenconstructeur", 1871, Hft. 14, S. 159. Dieselben, wenn sie in der That das halten, was sie versprechen, dürften vielleicht das bedeutendste Mittel des kleineren und localen Verkehrs werden und die Pferdebahnen völlig überflüssig machen. Sie ließen sich mit geringstmöglichem Einfluß auf den gewöhnlichen Straßenverkehr durch jede Straße führen, würden es ermöglichen, jede gewerbliche Anlage unmittelbar mit größeren Verkehrsanlagen in Verbindung zu setzen, vielleicht stellenweise sogar an Stelle von Straßenanlagen zu treten, besonders da, wo Straßenmaterial theuer ist. Aber auch für Zwecke der landwirthschaftlichen Melioration muß das neue System die höchste Verwerthbarkeit darbieten. Wir werden dieses System in einem besonderen Aufsatze behandeln, der zunächst, gleichzeitig oder bald nach dieser Arbeit, vielleicht im „Practischen Maschinenconstructeur" veröffentlicht werden wird. Auch ist, da dem Programm gemäß die Wiener Welt-Industrieausstellung von 1873 derartigen Fortschritten und Verbesserungen besondere Aufmerksamkeit zuwenden wird und da die Seilbahnen in dieser Hinsicht besonders angeführt sind, zu erwarten, daß auch den Pfostenbahnen besondere Berücksichtigung erfahren werden.

dieser Vorzug tritt weit zurück hinter die Nothwendigkeit der Schleußenanlage, damit für die Schifffahrt der Durchschleußung; beides erhöht nicht allein die Anlagekosten, sondern auch die des Betriebes bedeutend. Daher hat für uns Schiffbarmachung oder Erweiterung der Schiffbarkeit der Anlage reiner Canäle voranzugehen. Gegenüber dem bisher hierbei befolgten Verfahren, welches in Anlegung von Buhnen und Geradlegung des Flusses bestand und sich nur in beschränktem Maße bewährte, wäre die Anlegung bloßer Rinnen im Flußbett zu empfehlen. Denn wenn das erstere Verfahren mehr einen raschen Abfluß des Wassers begünstigt, indem dieses stärkeren Fall erhält und sich nicht mehr auszubreiten vermag, würde das letztere Verfahren, den natürlichen Lauf gar nicht oder doch nur wenig beeinträchtigen, dennoch aber bei sinkendem Wasser demselben eine Bahn anweisen, innerhalb deren es seine Nutzbarkeit bewahrt. Manche Flüsse, die gegenwärtig trotz ziemlichen Wasserreichthums für die Schifffahrt ohne Werth sind, würden ihr so erschlossen und sie so eine neue Grundlage des Wohlstandes für die durchströmten Länder werden. Es würde sich leicht berechnen lassen, wie weit man gehen kann.

Nimmt man an, daß ein Wasserzug von $2^1/_2$ Meter Tiefe nöthig ist, um den höchsten Anforderungen der Fluß- und Canalschifffahrt zu genügen und daß selbst auf belebten Flüssen die Breite der herzustellenden Rinne, insbesondere bei Anwendung der Kettenschifffahrt, 10 Meter nicht zu übersteigen, selten zu erreichen brauchte, so wird sich nicht nur ergeben, welcher Ausdehnung die Schifffahrt unserer Flüsse fähig ist, sondern auch mit welchen geringen Kosten sie bewerkstelligt werden kann.

Wenn schon die durchschnittlichen Herstellungskosten eines Canals weit hinter denen einer Eisenbahn zurückbleiben, so würde die bloße Ausbaggerung eines Flusses abermals weit hinter der Canalisirung eines Flusses und Herstellung eines Canals zurückbleiben. Ja, die Kosten der Ausbaggerung eines Flusses würden, selbst wenn es nöthig wäre die erforderlichen $2^1/_2 \times 10$ Meter vollständig auszubaggern, geradezu verschwinden. Würde bei der Arbeit ein Osgood'scher Bagger (Zeitschr. d. Oesterr. Ing. u. A. V., 1871, IX, und Pract. M.-Constr., 1871, 19) verwandt, so sollen die Kosten pr. Kilometer sich auf nur etwa 1000 Thlr. belaufen. Dabei muß freilich der bei manchen und zwar sehr wichtigen Flüssen bemerkbaren Wasserverarmung aufs Ernstlichste entgegengetreten werden. Die Frage allgemeiner Meliorationen auf forst- und landwirthschaftlichem Gebiete ist ernstlichem Studium zu unterziehen; hier haben die landwirtschaftlichen Vereine — deren Nutzen, insbesondere im Verhältniß zu der Begünstigung, die sie erfahren, kaum erkennbar ist — Material zu sammeln. Der Entwaldung ist entgegenzuarbeiten, Neubewaldung steriler Höhen mehr zu fördern als bisher.

Hauptsächlich aber hat man den gewöhnlichen landwirthschaftlichen Meliorationen eine mehr auf das Allgemeine gerichtete Seite abzugewinnen als bisher; es genügt nicht, das Wasser, wo es überflüssig ist, durch Drainage abzuleiten und es einfach seinem Schicksal zu überlassen. Gerade hier thut Sparen noth; was man heute nicht braucht, ist vielleicht morgen nöthig. Das gegenwärtige Meliorationssystem trägt nicht wenig zur Verschlickung und Verschlammung der großen Flüsse und Flußmündungen bei; aber es entzieht auch dem Boden eine Unsumme werthvoller Substanzen, deren Erhaltung sich reich lohnen würde; es ist geradezu zu fordern, daß eine regelmäßige Räumung der Flüsse stattfinde[1]). Nach allen Seiten hin wird sich dies fruchtbringend erweisen; hier erhält und verbessert sie die Mittel des Verkehrs, dort die Mittel der Landwirthschaft und des gewerblichen Betriebes.

Geht nun mit der Umbildung des Eisenbahnwesens Erweiterung der Schifffahrt auf den Flüssen, sowie dem Ausbau eines angemessenen Canalnetzes, beide vollendet durch durchgängige Legung der Schleppkette, eine gleichmäßige Arbeit auf dem Gebiete des Landstraßenbaues Hand in Hand, so würde die Grundlage freier Concurrenz auf dem Verkehrsgebiete gewonnen werden. Es würde jedem Producte, das die Natur bietet, Allem, was der menschliche Fleiß schafft, möglich werden unter bestmöglichen Bedingungen auf dem Markte zu erscheinen und in die Concurrenz einzutreten, die der Entwickelung des allgemeinen Wohlbehagens gewidmet sein soll. Die Production und der Handel wird nicht ferner täglich fürchten müssen, daß ein Eisenbahnverband oder Differentialtarif, dem sie hülflos gegenüber stehen, sie plötzlich vom Markte abschneidet oder ihr doch den Weg dahin versperrt und verhältnißmäßig verschlechtert, sie würden wieder größere Freiheit gewinnen hinsichtlich der Disposition über die in den Verkehr gebrachten Objecte, sie werden selbst calculiren können, in welcher Weise die billigste und zweckmäßigste Bewegung stattfinden kann und zwar auf den einfachsten Grundlagen.

Ergebniß.

Die Summe der Vorschläge ist groß, welche eine Reform des Transportunwesens, wie es heute besteht, erstreben; aber mit Halbem ist nichts gethan. Es kann nichts nützen, wie es allerdings das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 vorsieht, verschiedene Unternehmer

[1]) Leider findet sogar an Orten, wo man dies nicht vermuthen sollte, das gerade Gegentheil statt. So konnten wir selbst bemerken, daß in Frankfurt a. M. Straßenabfuhr unmittelbar in den Hafen abgeworfen wurde; ohne Zweifel ein sehr falsches Verfahren.

auf derselben Bahn zuzulassen, wenn der eine dieser Unternehmer Eigenthümer und selbstständiger Verwalter dieser Bahn bleibt. Entweder würde eine solche Zulassung ohne practische Folgen bleiben, oder unser Gebiet könnte sich zu einem Kampfplatze gestalten, auf dem die Liste der „Unglücksfälle" noch von ganz anderem Umfange sein würde, als im Jahre 1871; würden andererseits nur fremde Speditionsmittel neben den eigenen der Bahnen zugelassen, so könnten und würden dieselben eine Behandlung erfahren, die den jetzigen Zustand nur in etwas andere Form bringen würde. Die Vorschläge, welche sich auf Tarifirung des Wagenraums, statt der Waarentarifirung beziehen, würden freilich manchen Mangel, insbesondere den schrecklichen Tarifzustand, beseitigen, aber im Ganzen nicht entfernt zu heilsamerer Gestaltung führen, hauptsächlich aber hinsichtlich der Transportmittel selbst, hinsichtlich deren Herbeischaffung und Verfügung Alles lassen, wie es eben ist.

So gelangen wir denn zu dem Ergebniß, daß nur eine völlige Umwälzung und Umgestaltung der Verkehrs-, insbesondere der Eisenbahnverhältnisse, eine gesunde Basis wieder zu geben vermag. Man gebe Jedem, was ihm gebührt. Aber dieses Ziel stellt sich dar als die strictest durchgeführte Arbeitstheilung. Wir fassen kurz noch einmal das von uns Entwickelte zusammen, indem wir als dessen Kern summiren: 1) die Eisenbahnen müssen aufhören Objecte der Concurrenz zu sein; sie sind vielmehr ihrer natürlichen Bestimmung als Wege der Concurrenz, zuzuführen. 2) Dies ist jedoch nur möglich durch strengste Trennung der Bahnverwaltung und Polizei von der Betriebsverwaltung. 3) Insofern es nun sich von selbst ergiebt, daß eine Einrichtung, die Jedem in möglichst freier Weise dienen soll, auch am besten von der Gesammtheit verwaltet wird, ist es auch selbstverständlich, daß die Bahnverwaltung und Polizei in den Händen des Staats sich befinde. Der Staat oder das dem Staat Identische verwalte die stabilen Verkehrsmittel, er stelle die Regeln fest, die bei deren Benutzung maßgebend sind. 4) Diese Benutzung selbst bleibe vorläufig den Privaten überlassen; wo der Staat aber einzugreifen gezwungen ist, so sei dies unterstützend und anregend. Das ist das Nächste, was zu erstreben ist, weiter fortschreitend wird es zu jener Organisation führen, die einst das ausgesprochene Ziel aller staatswirthschaftlichen Bestrebung sein wird.

Würde nun mit Ernst und Entschiedenheit an die Reform herangegangen, die wir im Vorangegangenen in ihren Grundzügen zu skizziren versuchten, so ist freilich der größte Widerstand von Seiten der Eisenbahnverwaltungen zu erwarten[1]). Einstimmig wird von ihrer Seite der Ruf gehört werden, daß Privatrechte dem allgemeinen Interesse vorgehen. Aber sie werden damit nur eine Behauptung aussprechen, die durch das bloße Bestehen der Eisenbahnen in ihrer jetzigen Gestalt widerlegt wird, denn es dürfte die Menge der durch sie vernichteten, ohne Entschädigung vernichteten, wohlerworbenen Privatrechte, gar nicht vollständig aufzuzählen sein.

Schließlich kommen aber auch nur sehr untergeordnete Privatrechte in Betracht; es sind dies einzig und allein die der Eisenbahndirectionen oder das, was diese als solche ansehen. Diese Rechte aber sind eine Anomalie in unserem gesammten öffentlichen Leben, reine Usurpationen gegenüber dem Staat, gegenüber der Gesellschaft; sie haben die Unklarheit, in welche Gesetzgebung und allgemeine Anschauung gegenüber einem neuen Verkehrsmittel befangen sein mußte, in einer Weise benutzt, die fast unerhört ist; was öffentliches Recht war und ist, haben sie zu Privatrecht gemacht.

Als der Staat den Eisenbahnbau in so außerordentlicher Weise zu begünstigen begann, wie wir bereits mannigfach berührt, war er keineswegs gewillt, öffentliche Prärogative für die Privatausnutzung zu überweisen; die Begünstigung geschahe im Interesse des öffentlichen Nutzens, es mußte genügen, wenn für den Privatnutzen der Erbauer und Besitzer noch besondere Vortheile daraus hervorgingen. Aber bald genug ist das gerade Gegentheil daraus geworden. Die Eisenbahndirectionen frugen bald gar nicht nach dem öffentlichen Interesse. Sie haben durch ihre Reglements und Tarife ein förmliches Chaos geschaffen auf einem Gebiete, wo größte Einfachheit und Klarheit Gesetz ist; sie verweigern die Ausführung des ihnen obliegenden Dienstes nach Belieben und unter

[1]) Wir gedenken hier der „Deutschen Monatsschrift für Handel, Schifffahrt und Verkehrswesen, hersg. von F. Perrot", die uns leider durch Zufall erst verspätet bekannt geworden, so daß wir sie nur in der Correctur einigermaßen benutzen konnten. Vortrefflich bearbeitet kämpft sie insbesondere für die Reform des Eisenbahnwesens in entschiedenster Weise, vernachlässigt aber auch keinen anderen Zweig des Handels und dürfte bald im Handelsstande die weiteste Verbreitung gewonnen haben. Wir sind erfreut, im Ziel völlig mit dem Herausgeber übereinzustimmen und auch hinsichtlich der Mittel besteht kaum ein principieller Unterschied.

den unhaltbarsten Entschuldigungen. Erleichterungen des Verkehrs verweigern sie unter Berufung auf die Gesetze; durch ihre Reglements heben sie die Gesetze nach Belieben auf — ist dies ein Zustand, unter dem Handel und Verkehr gedeihen können? Was nutzt es, wenn nach langem Processe ein benachtheiligter Kläger den Bahnverwaltungen gegenüber Recht erhält; selten kann ihm der erlittene Schaden ersetzt werden, aber es kann auch nicht Jedermann klagen; es würde einen wahren Schreckenszustand bezeichnen, wenn sich wirklich Proceßvereine gegen die Eisenbahnen, wie vorgeschlagen ist, bilden würden.

Ueberhaupt ist ein Rechtszustand gar nicht denkbar, wenn eine Macht auftritt, mit der Jedermann rechnen muß, die daher ihrer Natur nach nur gleichberechtigt mit allen andern sein sollte, aber in Wirklichkeit als Dictator erscheint; sie mag gedeihen, aber ihr Gedeihen ist das allgemeine Siechthum.

Auch das betheilgte Capital wird es freundlich zu begrüßen haben, aus einem Zustande sich befreit zu sehen, in welchem immense Tantièmen und colossale Durchwirrung der Betriebsverhältnisse der Rente nicht günstig sein können. Keine Eisenbahndirection, insbesondere keine wie sie jetzt besteht, kann auf Erhöhung der Bahnerträgnisse erheblich einwirken, und in welcher Weise die so oft betonte „Verantwortlichkeit" aufgefaßt wird, lehrt uns jeder Tag. Was ferner zu erwarten ist von eigener Initiative der Eisenbahndirectionen, das deuten uns an die „langwierigen und schwierigen Verhandlungen", die nöthig sind bei Feststellung der Fahrpläne, zeigen uns die Resultate der letzten General-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Keine Entwickelung vermag eine ihrer Stufen zu überspringen; daher konnten wir nicht verschont bleiben von der, welche in der Aufgabe der Concurrenz die Concurrenz selbst sieht, welche das „Todtmachen" des Concurrenten als wirthschaftliches Ziel erscheinen läßt. Der Höhepunkt solcher Gestaltung ist ohne Zweifel der, wo der B o d e n der Concurrenz, der doch naturgemäß neutral bleiben müßte, selbst Object der Concurrenz wird. In der Entwickelung unseres Eisenbahnwesens ist dieser Zustand dargestellt.

Als eine der großen Aufgaben des norddeutschen Bundes, des deutschen Reiches, ist die Schöpfung der Grundlagen bedeutender ökonomischer Entwickelung hingestellt. In der That ist die Aufgabe eine große, weitschichtige, nur langsame Gestaltung zulassende; aber umsomehr ist es geboten, ihr ernstlich näher zu treten, sie im Großen aufzufassen und in solchem Sinne ihre Richtung zu bestimmen. Bereits ist allerdings ein Einfluß des Bundesrathes auf die Bahnreglements zu verzeichnen, auch die neueste Thätigkeit des preußischen Handelsministeriums scheint das

Eisenbahnwesen besserer Richtung zuführen zu wollen; erst dann jedoch wird ein wesentliches Resultat erzielt sein, wenn die Feststellung aller Bedingungen des Verkehrs von ihnen allein ausgeht. Hoffen wir, daß auf diesem Gebiete bald eine große Kraft sich geltend mache, nachdem hier deren Wirken so nöthig geworden ist.

Der Staat muß erwachen und seine Prärogative aus Händen zurücknehmen, die sie mißbrauchen; er muß endlich die Stimmen derer hören, die seit Jahren um Hülfe rufen und von ihm allein Rettung erwarten können. Er war es, unter dessen Schutz die freie Concurrenz vernichtet ward; es ist an ihm, sie wieder möglich zu machen.

Mahlau & Waldschmidt. Frankfurt a. M.